12e Année. N° 569 — Le Numéro : 50 centimes. (Étranger : 60 centimes.) — 14 Août 1909 — Tous les Samedi

LA VIE AU GRAND AIR

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: LIVRES, ROMANS
90, aven. des Champs-Elysées et 9, aven. de l'Opéra.

SOMMER

qui vient de battre le record de durée en aéroplane avec 2 h. 27 m. 15 s.

(Voir pages 106 à 108.)

Abonn : *France 24 fr. — Étranger 28 fr.*
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande

LES ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie PEUVENT ÊTRE

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

A LA
CORBEILLE FLEURIE

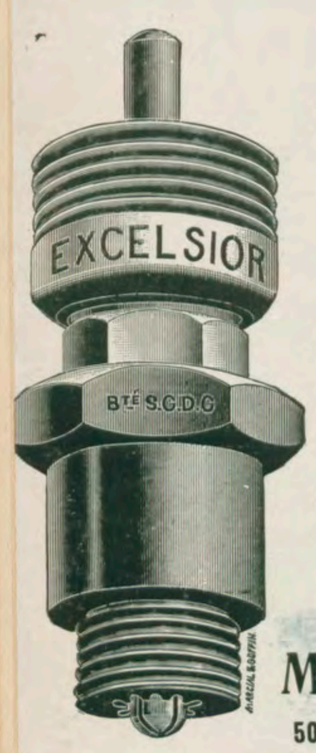
BRISE EMBAUMÉE VIOLETTE

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME

PARIS

BOUGIES EXCELSIOR



A. V.

PEREZ

Accumulateurs

FULMEN

PILES

Volta et M.P.C.

M. PEREZ & Cie

50, Rue de Paradis, PARIS

PRENEZ GARDE, Madame

Vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10f.

TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN

— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty* —

MESDAMES

Les Véritables **CAPSULES**

des Drs **JORET & HOMOLLE**

Régularisant les Epoques et en Evitent les Douleurs.

Le Fl. 4f50 fco. Phie SÉGUIN, 165, Rue St-Honoré, Paris

SAVON BELFLOR

L.T. PIVER

PARIS

Envoi Franco du Catalogue

PORTOIR ARTICULÉ

et FAUTEUIL-ROULANT

DUPONT

Fabricant, breveté s. g. d. g.

10, rue Hautefeuille

PARIS (VIe)

Téléphone 818-67

Aucune Succursale

BIJOUX "FIX"

FACE REVERS

TOUS LES GENRES DE BIJOUX SE FONT EN

"FIX"

ET SONT RACHETÉS MÊME HORS D'USAGE 0 FR. 50 LE GRAMME

VÉRIFIER LA MARQUE **"FIX"** SUR CHAQUE BIJOU

LA MOTO-RÊVE

MÉDAILLE D'OR DU TOURING-CLUB DE FRANCE 1908-1909

Reconnue la meilleure

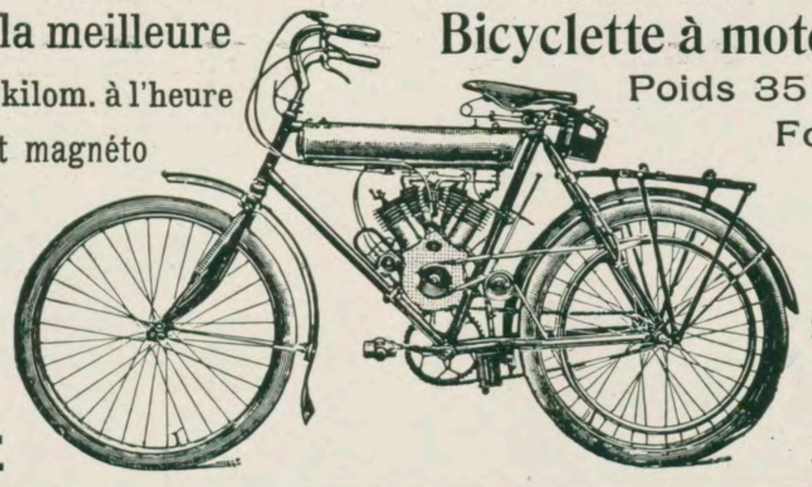
Vitesse 6 à 60 kilom. à l'heure

2 cylindres et magnéto

DOUCE

SIMPLE

GENÈVE



Bicyclette à moteur léger

Poids 35 kgs.

Force 2 HP

ROBUSTE

SILENCIEUSE

SUISSE

PHOTOGRAPHIE DES COULEURS

PLAQUES LUMIÈRE AUTOCHROMES

POUR CATALOGUES ET TOUS RENSEIGNEMENTS S'ADRESSER

À LA SOCIÉTÉ **LUMIÈRE** À LYON-MONPLAISIR

Cycles, Tricars, Trivoiturettes

GRIFFON

Cycles Griffon — Courbevoie (Seine)

DÉTAIL 22, Av. de la Gde-Armée.

AUTOMOBILES

L'INTERMÉDIAIRE

Agent Direct de :

RENAULT Frres, PANHARD

BRASIER, DION-BOUTON

UNIC, DELAGE

Catalogue Franco.

136, Av. Malakoff — 17, Rue Monsigny

PARIS

La Bouteille

"MAJIC"

Brevetée S.G.D.G.

Procédé par le vide Perfectionné

CONSERVE

leur température aux liquides

CHAUDS ou FROIDS

Elle est d'une véritable nécessité pour

Automobile, Voyages

Pêche, Chasse, Yachting

Ascensions, Toilette et

Usages domestiques, &c.

Prix depuis 14f.50 (½-litre)

En vente : : Établissements

Paz & Silva

PARIS : : : 55, Rue Sainte-Anne

LYON : 45, Rue de la République

et dans toutes les bonnes maisons

Exiger la marque "Majic"

Envoi gratuit du Catalogue

Gariel RUCHES APICULTURE

PARIS — 2, Quai de la Mégisserie, 2 — PARIS

Photographie d'Art *FEMINA*

Hôtel de *FEMINA* **BON** de réduction de 5% sur les tarifs

Il suffit de présenter ce bon 90, avenue des Champs-Elysées, pour bénéficier de cette remise

Les abonnés ont droit à 10 0/0

(Sur Présentation de leur quittance d'abonnement.)

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. august 14th 1909.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numeros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.

14 Août 1909 — N° 569
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Magasin de vente et d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Service des Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.

LE MEETING DE DEAUVILLE — L'ARRIVÉE DU PRIX DE HONFLEUR

Favorisées par un temps superbe, les épreuves du meeting de Deauville ont mis en lumière quelques deux ans, parmi lesquels Uriel, un fils de Macdonald, qui a remporté le Prix Yacovlef d'une façon brillante, et Urgulosa, la gagnante du Prix du Premier Pas à Caen, une pouliche, par Launay et la Souveraine, qui a enlevé facilement le Prix de Honfleur sur Boadicée. Tous deux appartiennent au comte Le Marois.

CE QU'IL FAUT EMPRUNTER AUX OISEAUX

L'aviateur ne doit pas copier servilement l'oiseau — L'hélice est le propulseur unique dont nous disposons — Pour le reste, l'oiseau est notre modèle

La locomotion aérienne a hanté l'esprit humain depuis la plus haute antiquité. Et, jusqu'à l'apparition des Montgolfier, on ne se représenta jamais un homme volant que muni d'une paire d'ailes dont il se sert, à l'instar de l'oiseau. N'est-ce point sous cette forme, en effet, que les statuaires et les écrivains de l'antiquité nous représentent les anges et les divinités ?

C'est là une tendance fort naturelle : les seuls êtres qui volent sont munis d'ailes qui leur servent à la fois pour se soutenir en l'air et pour

Fig. 1.

Un oiseau au vol. Le corps s'allonge, le bec en avant, les pattes repliées totalement en arrière.

progresser. Un raisonnement simpliste en déduit que l'homme volant devra posséder une machine munie d'ailes battantes.

Cette conception ne résiste cependant pas à un examen approfondi.

Reportons-nous, en effet, aux autres modes de locomotion, sur terre et sur ou dans l'eau.

L'homme et les animaux, réduits aux seules ressources de la nature, n'atteignent sur terre que des vitesses relativement faibles : un coureur de vitesse fait 100 mètres en dix secondes, soit 36 kilomètres à l'heure. Un cheval de course atteint, pendant quelques instants, 60 kilomètres à l'heure.

Fig. 2.

Un oiseau qui vole a l'extrémité de ses ailes relevée, comme le montre notre figure schématique.

Pour aller plus vite, fallait-il chercher à allonger ses jambes? Non, on a résolu le problème par l'invention d'un procédé différent de progression : la roue.

Pour avancer sur terre, l'homme a donc créé de toutes pièces son véhicule, la roue, sans rien emprunter à la nature.

Pour aller sur l'eau, les bateaux affectent la forme générale des poissons. L'instrument le plus primitif de progression, la rame, rappelle par ses battements la nageoire. Mais elle a été détrônée, aussitôt qu'on a possédé un moteur, par la roue à aubes d'abord, sorte de rame perfectionnée, et enfin par l'hélice.

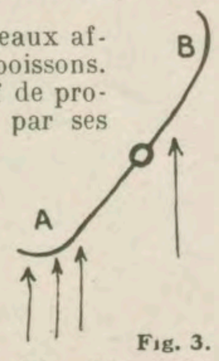


Fig. 3.

Si l'équilibre de l'oiseau est renversé, la pression sur l'aile A, plus forte qu'en B, tend à le relever.

Quand on a construit des sous-marins, pas un instant on a eu l'idée de les munir de nageoires artificielles. Ils n'ont du poisson que les formes extérieures et utilisent, pour leur propulsion, un organe créé de toutes pièces.

Il va en être de même quand, quittant les régions sous-marines, nous chercherons à nous élever dans les airs. Il est absolument patent que la force musculaire de l'homme est insuffisante pour lui permettre d'actionner une machine volante. Dès lors, une raison en quelque sorte philosophique, impose l'emploi d'un propulseur rotatif.

Les mouvements des êtres animés, à quelque classe qu'ils appartiennent, sont, en effet, des mouvements alternatifs : on n'en rencontre point d'autres dans la nature.

Les mouvements que l'homme a réussi jusqu'alors à créer et à utiliser dans ses machines, sont des mouvement rotatifs continus. Et là encore, il semble bien que le progrès ait été cherché uniquement dans le but de tendre à n'avoir que des mouvements de rotation : la pompe à vapeuer de Newcomen est devenue la machine à balancier de Watt, laquelle s'est transformée et simplifiée à son tour, pour céder enfin le pas aux turbines, d'où tout mouvement alternatif a été banni. Le moteur électrique n'est-il pas considéré comme parfait à cause de la génération simple de son mouvement circulaire ? Et les inventeurs ne cherchent-ils pas, enfin, à remplacer nos moteurs à explosions par des turbines à gaz, à qui appartient sans doute l'avenir ?

Bref, dans l'état actuel de la civilisation et de l'industrie, un propulseur rotatif est seul possible pour l'aviation comme pour les autres modes de locomotion. Il sera et ne peut être que l'hélice.

La sustentation

Est-ce à dire qu'il doive servir aussi à la sustentation ?

Nous savons, depuis bien longtemps, que le cerf-volant se maintient dans l'air sans qu'il soit nécessaire d'employer pour cela aucun effort vertical. La sustentation est donc possible par l'emploi judicieux de surfaces reliées à une hélice propulsive. L'appareil volant le plus simple sera donc l'aéroplane.

On peut aussi imaginer une ou plusieurs hélices à axe vertical, maintenant suspendue la nacelle du plus lourd que l'air : des hélicoptères ont fonctionné indubitablement. Mais, pour des raisons que nous nous réservons de traiter en temps et en lieu, on lui préfère l'aéroplane.

Voilà donc une affaire entendue : notre oiseau aura des ailes, mais ce sera un planeur. Elles ne lui serviront qu'à se maintenir en l'air et non à progresser.

Cette question de principe résolue, il est légitime de nous inspirer de l'oiseau pour construire notre aéroplane. En quoi et comment devons-nous l'imiter ?

L'oiseau bon projectile

Si nous ne voulons pas donner à notre appareil des dimensions exagérées et incompatibles avec un emploi pratique, il faudra nécessairement qu'il soit animé d'une grande vitesse horizontale. Il est donc nécessaire, suivant l'expression de M. V. Tatin, qu'il soit un bon projectile, c'est-à-dire que ses formes extérieures soient telles qu'il offre la moindre résistance à la progression. Son maître-couple sera minimum, et la forme effilée, à l'avant et à l'arrière, sera la plus favorable.

L'oiseau est ainsi fait : au vol, son corps s'allonge, le bec en avant, fendant l'air, les pattes repliées complètement en arrière : il est aussi effacé qu'il est possible.

De même, les ailes ont une section transversale qui rappelle la forme du fuseau : l'avant maintenu rigide par le squelette fend l'air sans se déformer, alors que l'arrière ne conserve à peu près sa forme, que grâce à la rigidité des plumes.

L'aéroplane, de même, devra avoir tout son mécanisme enfermé dans une carcasse fusiforme, portant le moins possible de saillies : voyez plutôt les monoplans de Blériot et de R. E. P.

Les multiplans sont incontestablement mauvais projectiles : aussi, leur vitesse est-elle bien moindre. Est-ce à dire qu'ils ne vaillent rien ? Farman, Delagrange, les Wright nous ont surabondamment prouvé le contraire. Mais, pour la vitesse et la maniabilité dans le vent, ils passent incontestablement en seconde ligne.

La forme des ailes

Un oiseau qui vole a l'extrémité de ses ailes relevées : notre figure schématique le montre nettement. En quoi cette courbure, à concavité supérieure, est-elle avantageuse ?

Imaginons un oiseau schématique (fig. 2) (nous avons exagéré intentionnellement la courbure de ses ailes). Supposons que pour une cause quelconque, son équilibre transversal soit compromis et qu'il prenne, par exemple, la position représentée par la figure 3.

La poussée de l'air, qui s'exerce de bas en haut, est évidemment proportionnelle à la surface d'appui horizontale de l'aile. Or, l'aile la plus basse A, présente justement, grâce à sa courbure, une projection horizontale très grande, alors que l'aile B s'efface presque complètement. L'action de l'air a donc pour effet de relever l'aile inférieure, et, par conséquent, l'équilibre transversal se trouve rétabli automatiquement.

Considérons maintenant l'aile de l'oiseau d'avant en arrière : elle présente une concavité tournée vers le bas. Or, le calcul et l'expérience montrent que cette forme est la plus favorable pour que l'action de l'air soit maximum. On ne peut s'empêcher de comparer cette forme à celle d'une ailette de turbine : les mêmes prémisses conduisent, dans un cas comme dans l'autre, aux mêmes conclusions.

La queue

Pour se diriger verticalement, l'oiseau dispose d'un gouvernail de profondeur constitué par sa queue. Si on la compare à un gouvernail d'aéroplane, on constate que le dernier est généralement beaucoup plus éloigné du centre de gravité. Pourquoi ?

C'est que l'oiseau, en volant, agit par réflexes et, pour ainsi dire, instantanément De même que le cycliste n'a pas besoin de réfléchir sur l'action qu'il doit exercer sur sa roue avant pour maintenir son équilibre, de même, l'oiseau corrige immédiatement le moindre déplacement.

L'aviateur, au contraire, commande sa marche par l'intermédiaire de son cerveau. Avant qu'il puisse corriger un déplacement, il faut qu'il perçoive ce déplacement, que l'ordre parti du cerveau arrive à la main, et de là, se transmette au gouvernail. D'où un retard appréciable. Le gouvernail, pour être efficace, doit donc avoir une action plus forte que la queue d'un oiseau, et, par conséquent, être plus éloigné du centre de poussée.

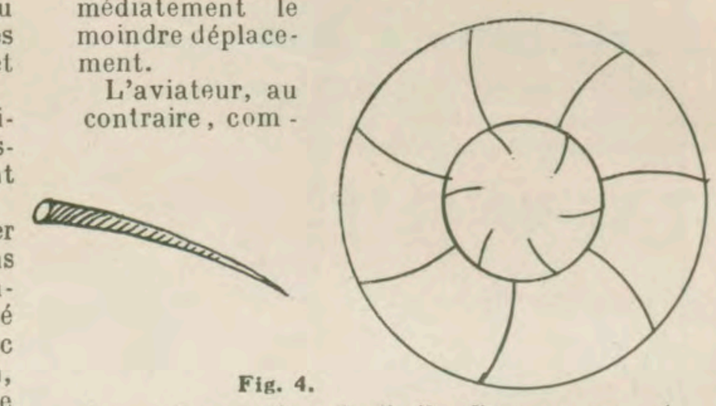


Fig. 4.

A gauche, section de l'aile d'un oiseau. A droite, les ailettes d'une turbine ou d'une roue à réaction.

D'autre part, ainsi que le montre la figure 5, pour une même inclinaison du gouvernail de profondeur, la courbe décrite par l'appareil volant sera d'autant plus brusque que le gouvernail sera placé près du centre. Or, l'homme, qui ne sait pas voler, ne donnera pas exactement l'angle convenable à son appareil : son erreur sera d'autant moins grave que le gouvernail sera plus loin.

Quand il décrit un cercle, l'oiseau doit changer deux fois l'orientation de sa queue. Ce changement se fait aux deux extrémités d'un diamètre du cercle dont la direction est précisément celle du vent. Il est à remarquer toutefois, que la queue ne constitue pas un gouvernail, et que les oiseaux qu'on en a privés volent à peu près comme auparavant.

En résumé, on voit qu'un aviateur chargé de diriger un oiseau ferait sans doute de mauvaise besogne. Il ne faut prendre de l'oiseau que ce que notre imperfection au point de vue du vol nous permet de copier. Pour distinguer, il faut, là comme partout, de l'esprit critique.

H. Petit.

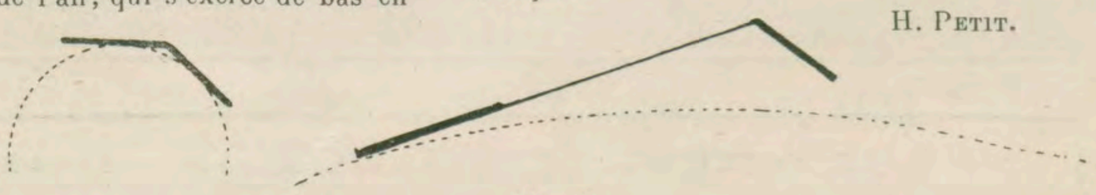
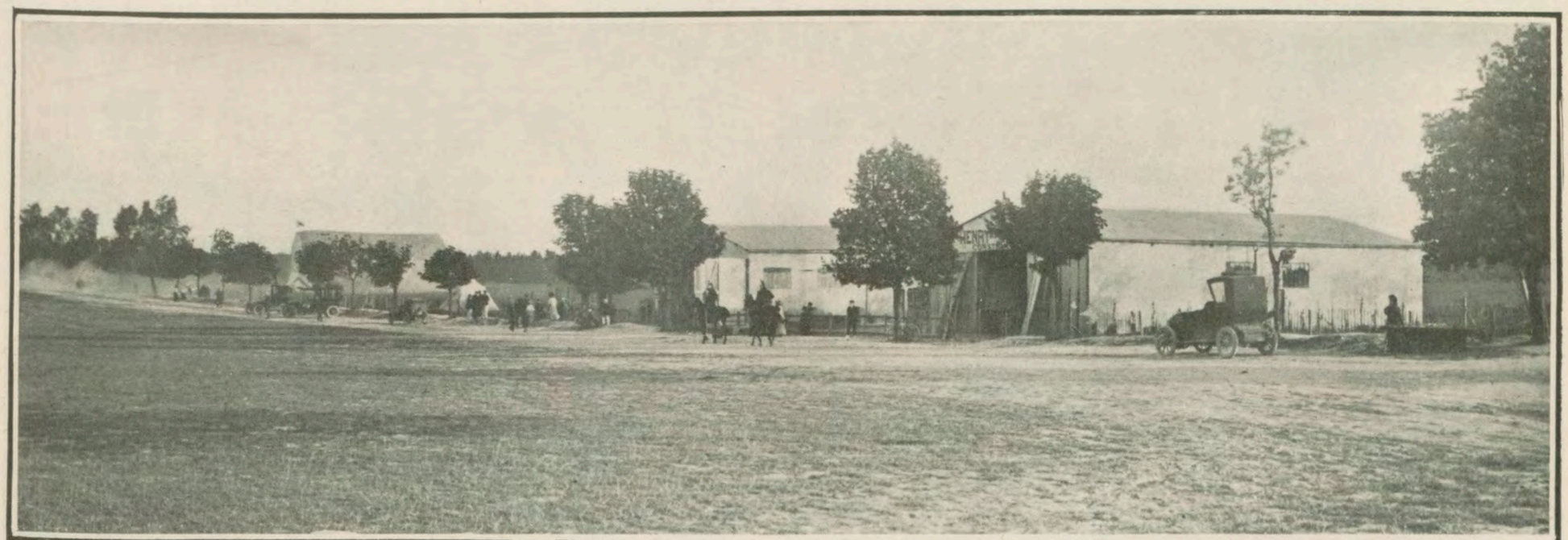


Fig. 5.

La courbe que fait décrire à un planeur la même inclinaison du gouvernail de profondeur varie suivant la position du gouvernail.

UN VILLAGE D'AVIATEURS

En attendant la grande semaine de Reims, tous les aviateurs s'entraînent, un bon nombre d'entre eux ont élu domicile au Camp de Châlons



Aviation - Village.

C'est une petite ville, qui s'élève peu à peu en lisière de la plaine et où les hangars d'aéroplanes alternent avec les cafés en plein air.

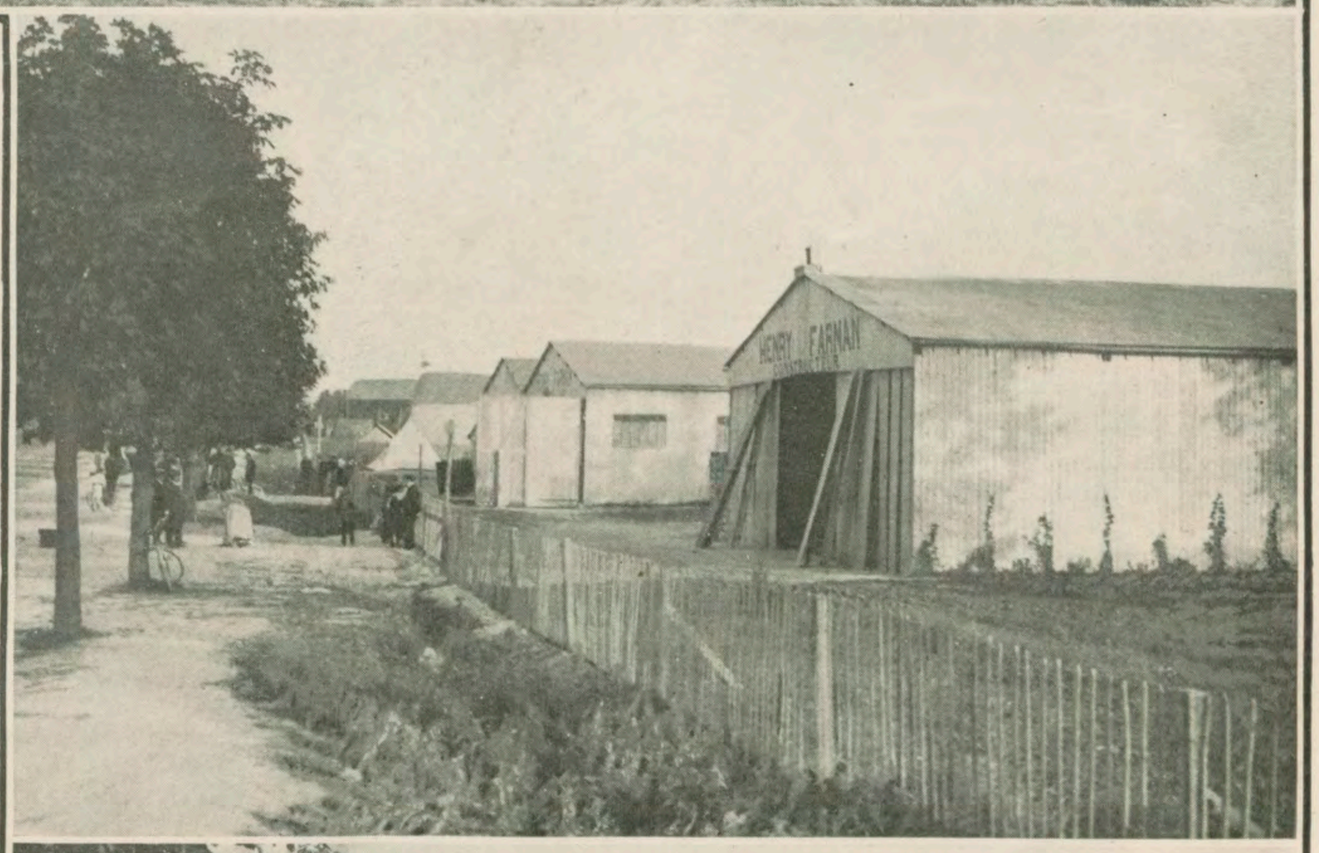
C'est un spectacle bien curieux que celui que présente ce petit coin du Camp de Châlons, qui se trouve entre Bouy et Mourmelon, sur la route qui rejoint ces deux villages et où les aviateurs ont élu domicile. Il n'y eut d'abord que Farman fuyant le terrain d'Issy, trop restreint pour qu'il pût y déployer à l'aise les ailes de son oiseau artificiel. Le gagnant du prix Deutsch-Archdeacon avait obtenu de s'installer au Camp de Châlons, dont la plaine immense permet toutes les envolées et s'ouvre à toutes les audaces. C'est là que, depuis un an, Farman fit toutes ses tentatives; c'est au-dessus de cette plaine qu'il s'éleva pour le premier voyage aérien de ville à ville qui ait été accompli ; celui de Bouy à Reims.

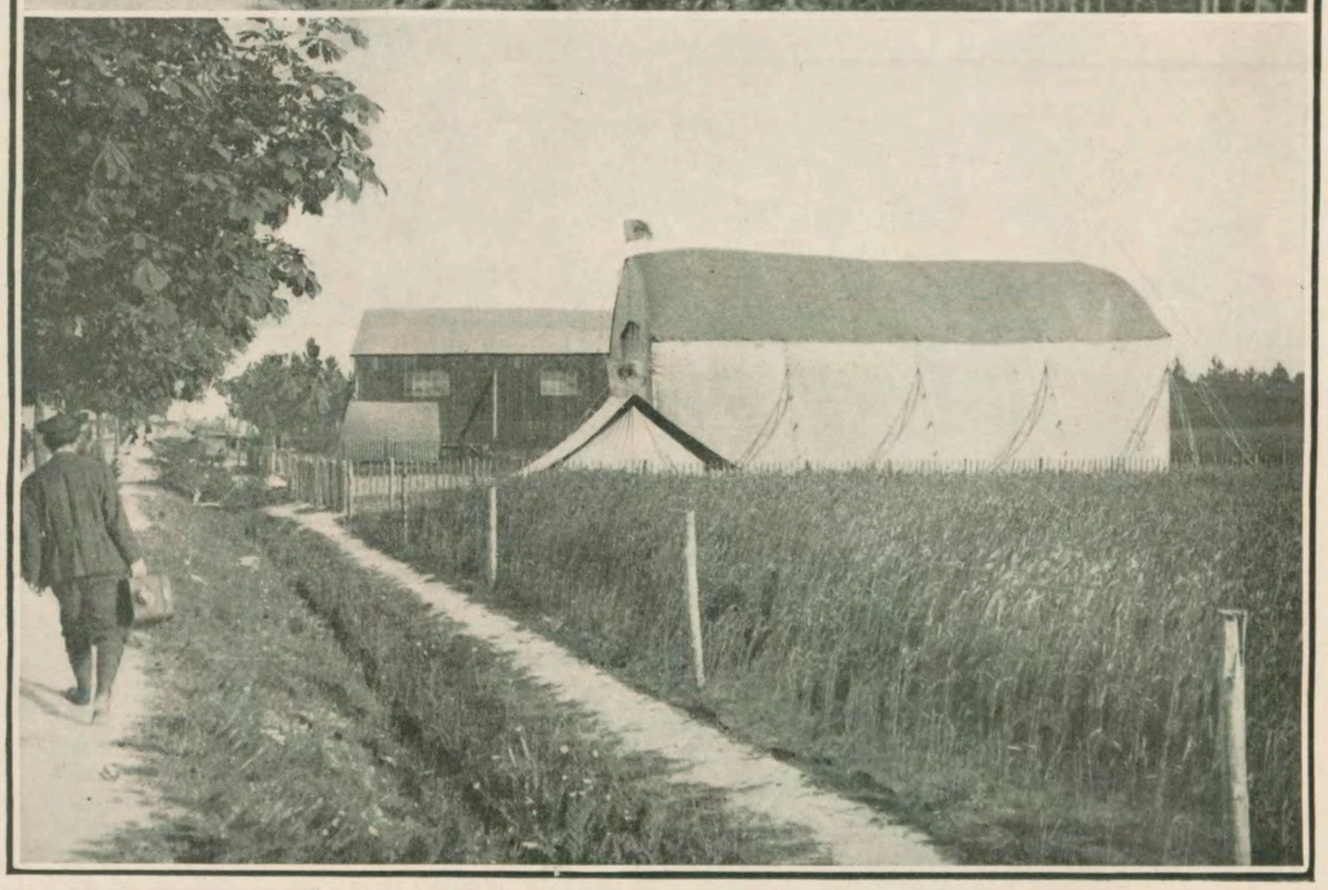
Bientôt, de simple aviateur, Farman devint constructeur. Les modifications qu'il apporta aux appareils dont ils se servait primitivement transformèrent entièrement ceux-ci, et le biplan type Farman est devenu un appareil ayant sa personnalité propre et dans lequel le constructeur a mis à profit son expérience d'aviateur. Depuis cette époque, Farman est resté à peu près invisible. Il s'est consacré entièrement à son œuvre, en chercheur et en travailleur, et on ne le voit plus qu'à l'étau de son atelier ou au volant de son appareil, à moins qu'il ne soit à celui de la petite voiture qui le conduit de son hangar à Mourmelon où il a élu domicile. Il est bien récompensé de ses efforts puisque les amateurs se disputent ses appareils et qu'un de ses élèves, Sommer, vient d'enlever à Wright, tout au moins officieusement, le glorieux Record du Monde de durée qu'il détenait depuis l'an dernier. Aussi son hangar primitif ne lui a pas suffi, il a fallu en adjoindre un autre. L'installation précaire est devenue définitive ; une barrière s'est élevée qui laisse autour des hangars place pour un coquet jardin où les bégonias et les géraniums viennent mettre une note gaie et colorée dans l'unicolore aridité du camp.

A côté de Farman, d'autres oiseaux sont venus bâtir leur nid, c'est Cockburn, l'Anglais rebelle à la photographie, que les plus habiles opérateurs n'ont pu consentir à faire poser devant leur objectif.

— 22 ans passés, j'avais pas été photographié, répond-il, et je veux pas être maintenant.

Et aussitôt qu'il aperçoit un appareil dans sa direction, il disparaît ou il se livre à des mouvements d'une brusquerie à désespérer le plus rapide des obturateurs de plaques.





[Deux] spécimens de [h]angars.

En haut, le hangar de Farman, qui lui sert en même temps d'atelier de montage ; en bas, celui du prince de Bolvtof qui n'est autre qu'une tente gigantesque.

Le bras droit de Farman.

Herbster, le contremaître des ateliers Farman s'est donné tout entier à l'aviation et aux biplans.

A côté un nid vide attend son locataire, c'est le camping du prince de Bolotof. C'est une vaste tente, pour laquelle Monjardet a déployé toute son ingéniosité et auquel des poutres armées serventd'arcs-boutants. Plus loin, c'est Sommer, dont le hangar est peint en teinte chêne ; puis Voisin ; puis les Antoinette. En somme, toute une petite cité qui, si elle ne figure pas encore sur les cartes, a du moins été baptisée du nom d'Aviation-Village.

Un coin de l'atelier.

C'est sous le hangar même qu'est installé l'atelier pour le montage des appareils, qui demande surtout du soin et de la précision.

nous pas passés à Issy, à Sangatte, à Bouy, à attendre, à attendre toujours ! Mais quelle récompense quand un Blériot, quand un Latham, quand un Sommer se décide à prendre son vol ! Et quel spectacle plus passionnant que celui du grand oiseau, pointant vers l'azur ou décrivant ses orbes dans le fracas du moteur qui, peu à peu, diminue, diminue, s'évanouit pendant que les grandes ailes blanches disparaissent derrière l'horizon ! MARCEL VIOLLETTE.

Attendant une expérience.

MM. Paul Tissandier, François Peyrey et M. Emile Wenz, membre du comité d'Aviation.

Une piqueuse.

Le découpage et le piquage de la toile est fait sur place. La toile employée est du tissu non caoutchouté.

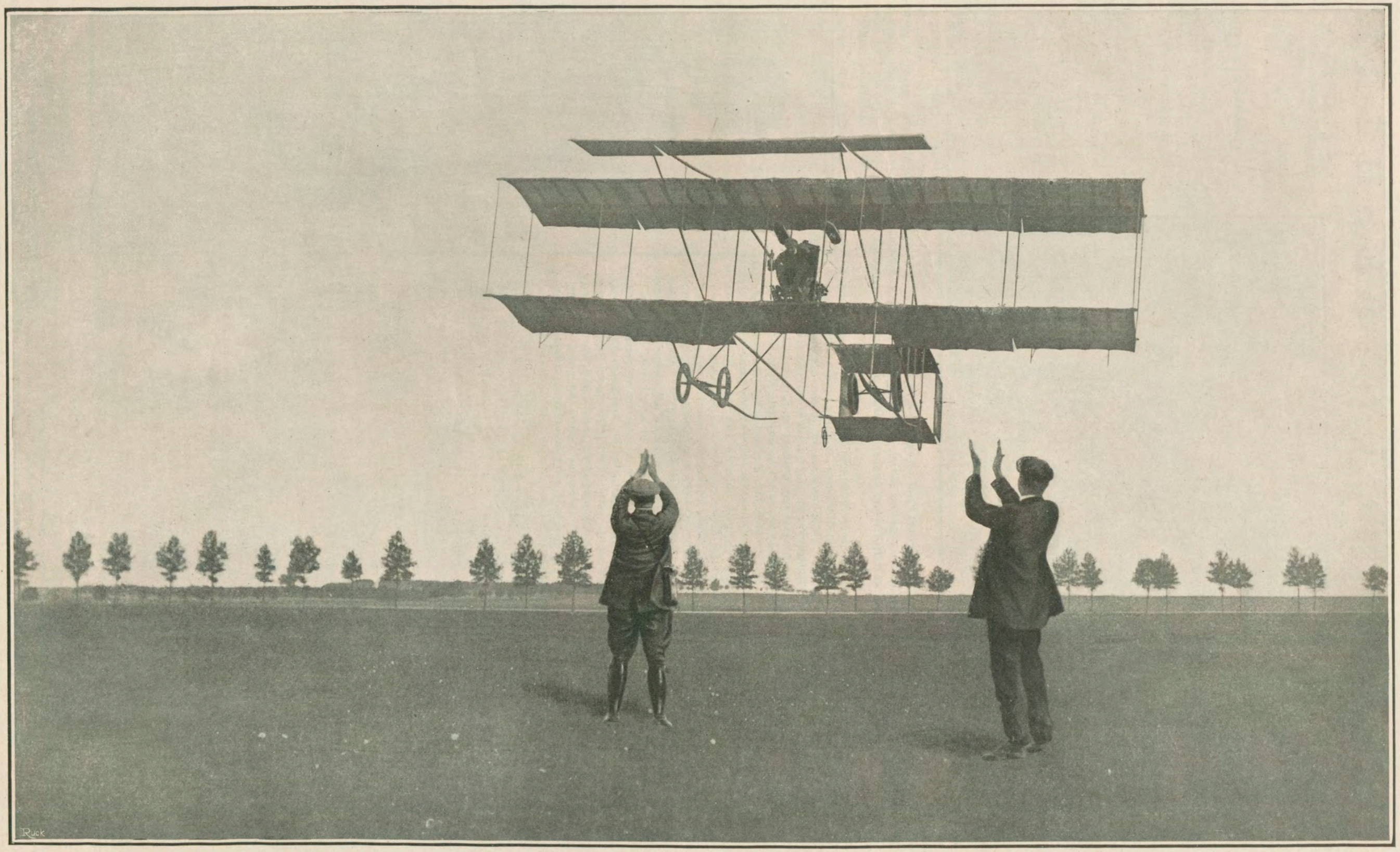
Trois industriels ingénieux y sont venus planter leurs tentes à l'abri desquelles, ou devant lesquelles ils offrent aux visiteurs de quoi se sustenter et se rafraîchir. Et comme le pays le plus proche est à 3 kilomètres, on conçoit qu'ils fassent des affaires. Il y a le bar de l'Aviation, il y a l'Aéro-bar, et, supérieurement mondain, le Maxim's bar dont les tables champêtres s'abritent tant bien que mal à l'ombre rare des pins Sylvestres du bois 114. Tous trois font des affaires d'or, car les visiteurs sont nombreux et le sport de l'aviation est un sport de patience. Patience pour l'aviateur qui attend le vent favorable, patience pour l'*aficionado* qui attend que l'aviateur soit disposé à partir. Combien de jours n'avons-

Jean Gobron.

Le fils du sénateur de la Marne est un de nos plus jeunes aviateurs.

La Vie au Grand Air

SOMMER BAT LE RECORD DE LA DURÉE



SOMMER EN PLEIN VOL AU CAMP DE CHALONS

Samedi matin, au Camp de Châlons, Sommer a battu le record de la durée qui était détenu depuis le 31 décembre dernier par Wilbur Wright, en restant 2 h. 27 m. 15 s. dans les airs, de 3 h. 14 m. à 5 h. 41 m. 15 s. Malheureusement, cette magnifique performance restera simplement officieuse, aucun commissaire, aucun chronométreur officiel n'y ayant assisté. Elle n'en constitue pas moins un exploit superbe à l'actif de Sommer, qui a débuté il y a un mois seulement dans le métier d'aviateur. Dimanche dernier, Sommer recevait solennellement, du maire de Suippes, une médaille d'or, en commémoration du voyage aérien de Bouy à Suippes et retour, accompli par lui le 2 août dernier.

MÉMOIRES D'UN DÉSHÉRITÉ

Les opinions d'Ernest Paul dit Faber, premier des déshérités, sur son Tour de France 1909

Eh bien, mon vieux, tu en as perdu de la sueur, hein, dans ta petite balade ! Je n'ai pas pu revoir un seul de mes amis sans m'entendre répéter cette phrase ou une semblable. Ma foi, je le regrette, mais je n'en ai pas perdu tant que cela. Les 6 ou 7 premières étapes, d'ailleurs, il aurait fallu beaucoup de bon vouloir pour suer sous la neige et la pluie qui nous dégringolaient sur les épaules. Ah ! par exemple, j'ai gardé un mauvais souvenir de ces journées lamentables où nous roulions sans répit dans la boue et dans le vent, le visage fouetté par une pluie têtue qui nous trempait comme des rats. Oui, je vous assure que je n'avais pas le sourire et que j'étais du même avis que cet officiel, je ne me souviens plus de son nom, qui disait alors : « Que d'eau, mon Dieu, que d'eau, gaspillée en vain, et dont on pourrait préparer de si détestables boissons ! » Ajoutez à celà, que c'est avec ce joli temps qu'il fallut s'appuyer l'étape la plus dure. Je veux parler de Lyon-Belfort et de son gentil petit grain de sable, la côte du Col de Porte. Ce jour-là, j'en « ai vraiment mis », et, je vous prie de croire que j'ai donné quelques bons « coups d'hélice », surtout pendant une centaine de kilomètres où je croyais bien avoir faussé compagnie à tout le monde et où je ne m'amusais pas à flâner en route.

Ernest Paul au contrôle de Rochefort.

Au début de la onzième étape, Ernest Paul était dans le peloton de tête et à Rochefort encore il était deuxième au contrôle.

Mais, vraiment, le reste du Tour de France fut de la balade : une bonne promenade hygiénique, dont je suis revenu frais et rose, et pas fatigué pour un sou. Quand, dans mon métier de débardeur, j'ai une semaine un peu dure, soyez persuadés que les reins me font davantage souffrir qu'après un mois passé en selle. Mais partir en vélo avec de bons camarades — qu'on cherche d'ailleurs à battre le plus possible, c'est le sport qui veut ça ! — sur les belles routes de France, entrer dans les villages et les villes au milieu des bravos et des fleurs que l'on jette sur votre passage, mais c'est passionnant, celà, et je vous assure que je n'aurais pas donné ma place pour un million. Il n'y a qu'une chose qui me chiffonnait cette année dans le Tour de France. C'était de ne pas pouvoir m'arrêter quelquefois pour me livrer aux douceurs de mon sport favori après le vélo, la pêche.

Vraiment, quand je passais à toute allure auprès de ces jolies rivières tranquilles, endormies à moitié sous leurs rideaux de saules et de peupliers, j'enrageais de ne pouvoir descendre un instant et taquiner le goujon à l'ombre des arbres.

Je vous assure que j'aurais bien fait quelques économies sur les cent sous qu'on nous octroyait par jour, à nous autres, pauvres déshérités, pour acheter en cours de route tout l'attirail nécessaire. Oui, il faudra que je demande à M. Desgrange de joindre, l'an prochain, au Tour de France, une épreuve de pêche à la ligne, et, comme celà, je n'aurai plus rien à désirer.

Il y avait pourtant des heures où je ne pensais pas du tout à la pêche à la ligne et aux douceurs de rester assis en face d'un bouchon flottant : C'est quand il y avait d'autres « déshérités » à mes trousses, ou bien encore en avance sur moi.

Je vous réponds qu'alors, une seule idée me trottait dans la tête : en mettre, tant que ça pouvait, en mettre jusqu'à la gauche, et « lessiver » mes concurrents avant qu'ils ne m'aient définitivement brûlé la politesse.

Tenez, par exemple, dans la septième étape, de Nice à Nîmes, je ne me suis pas amusé à rêvasser sur mon guidon. J'ai baissé le nez sur ma roue d'avant, calé mes pieds dans les rattrape-pédales, et aïe donc ! j'ai foncé droit devant moi sans savoir si je pourrais tenir jusqu'au bout, mais inébranlablement décidé à poursuivre l'effort tant qu'il me resterait un brin de souffle dans la poitrine, et un peu de nerfs dans les mollets.

Mais je crois bien que de ma vie je n'ai eu si chaud ! Je recommande les plaines de la Crau aux gens souffrant de rhumatismes ; je leur garantis que l'infernal soleil qui vous y rôtit l'épiderme aura tôt fait de les guérir et de leur rendre leur souplesse d'antan.

Pour moi, que la nature a pourtant pris grand soin de ne pas faire trop gras, j'ai perdu je crois, au cours de cette étape, tout ce qui me restait encore de graisse entre les muscles. Mais, je ne regrette ni mes peines, ni ma graisse fondue au soleil de Provence, car la victoire que je remportai m'indemnisa largement.

Je me rappelle l'angoisse et l'énervement qui m'étreignaient au cours de cette fameuse étape, quand quelque motocycliste blanc de poussière me jetait, parmi les haletements de son moteur : « Hardi ! courage. Vous avez cinq minutes d'avance, six minutes, sept minutes, ne vous pressez plus, les autres sont loin ». Puis tout à coup, alors que je me croyais très loin en tête, la nouvelle affolante que Garrigou,

Ernest Paul dit Faber.

Le frère du grand François, à son arrivée au Parc des Princes. A enlevé la première place des déshérités et la 5e du classement général.

Ernest Paul chez lui.

Ernest Paul habite Colombes avec ses deux frères et la vieille maman, qui est aujourd'hui bien fière de la gloire de ses enfants.

Ernest Paul à Fontenay-le-Comte.

Dans la onzième étape Bordeaux-Nantes, Ernest Paul se livra à une furieuse poursuite de Trousselier et Duboc, Garigou et F. Faber, qu'il ne put rattraper.

Ferdinand chante pour les déshérités.

A Bayonne, le fameux Ferdinand, « speaker » des frontons de pelotte basque, chanta ses meilleures chansons du pays au profit des déshérités.

Trousselier et les autres sont là tout près, qui me donnent la chasse et, avant deux minutes, m'auront rejoint. Et c'est la course folle qui continue, plus insensée et plus ardente encore, à travers la campagne surchauffée. Et puis, enfin, le grand soulagement de l'arrivée, la joie de signer le premier mon nom au contrôle de Nîmes, d'être celui à qui l'on lance des bouquets et des baisers, et d'éprouver une fois au moins cette grande fierté d'être le vainqueur de tous ces géants de la route qui luttèrent pendant le Tour. Celà, ce sont les plaisirs violents de l'effort, mais au cours de ma longue randonnée du Tour de France, j'en ressentis aussi d'une autre sorte.

D'abord, le contentement de revoir les lieux où un an auparavant à peu près, j'étais déjà passé sur mon fidèle vélo. Puis les jours de repos, la grande douceur de flâner sans but au hasard des villes et des étapes, de lire les journaux qui parlent de vous, et parfois d'entendre dire à deux jeunes sportsmen, figés d'émoi de vous avoir croisé : « Tiens, regarde, c'en est UN, celui-là! »

Vous savez, l'on a beau être modeste, et ne pas attacher plus d'importance qu'il n'en faut à ces manifestations spontanées, comme dit l'autre, cela vous fait toujours quelque chose.

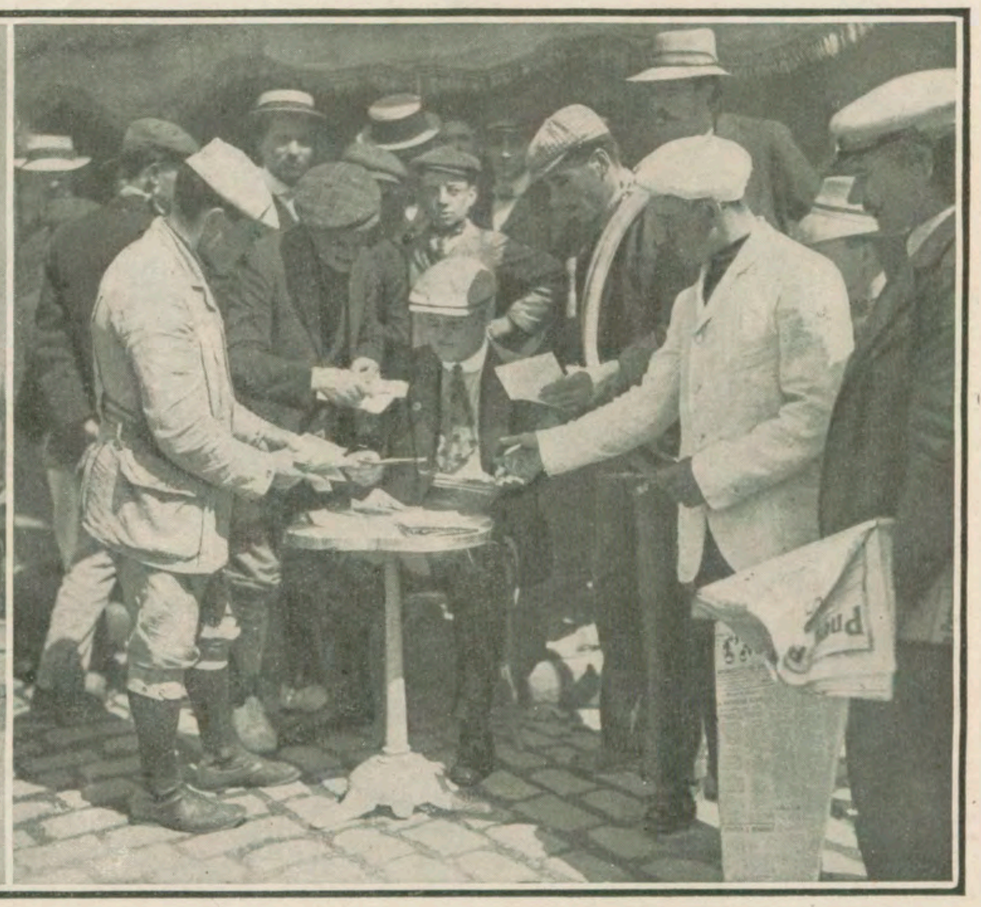
Et puis, à mesure que Paris approchait la fièvre s'emparaît de tous. Les étapes brûlées sans presque s'en apercevoir, tellement grande était notre hâte d'arriver au terme du voyage et de connaître les ultimes bravos que les populaires ne manqueraient pas de nous prodiguer quand nous déboucherions sur le ciment du Parc des Princes. Tout cela, voyez-vous, on y pense sans relâche pendant les derniers kilomètres qui vous séparent du contrôle, et les instants vécus alors sont si forts et vous laissent un tel souvenir, que malgré soi, l'année d'après, on envoie son engagement pour revivre une fois encore les heures inoubliables du Tour de France.

Et maintenant, pour me reposer du Tour, je vais laisser là maillot, brassart et bicyclette et reprendre comme devant mon vieux métier de débardeur. C'est un métier qui me passionne, car n'est-il pas, lui aussi, athlétique entre tous? Je suis sûr que si François et moi avons supporté sans faiblir et sans fatigue presque les terribles épreuves du Tour de France, où tant d'autres ont succombé, c'est à notre dur gagne-pain que nous le devons.

E Paul

Les déshérités font du footing.

Les déshérités, à l'étape, n'étaient pas si fatigués qu'ils n'eussent envie d'aller visiter la ville. Ils admirent ici la statue de Gambetta à Bordeaux.

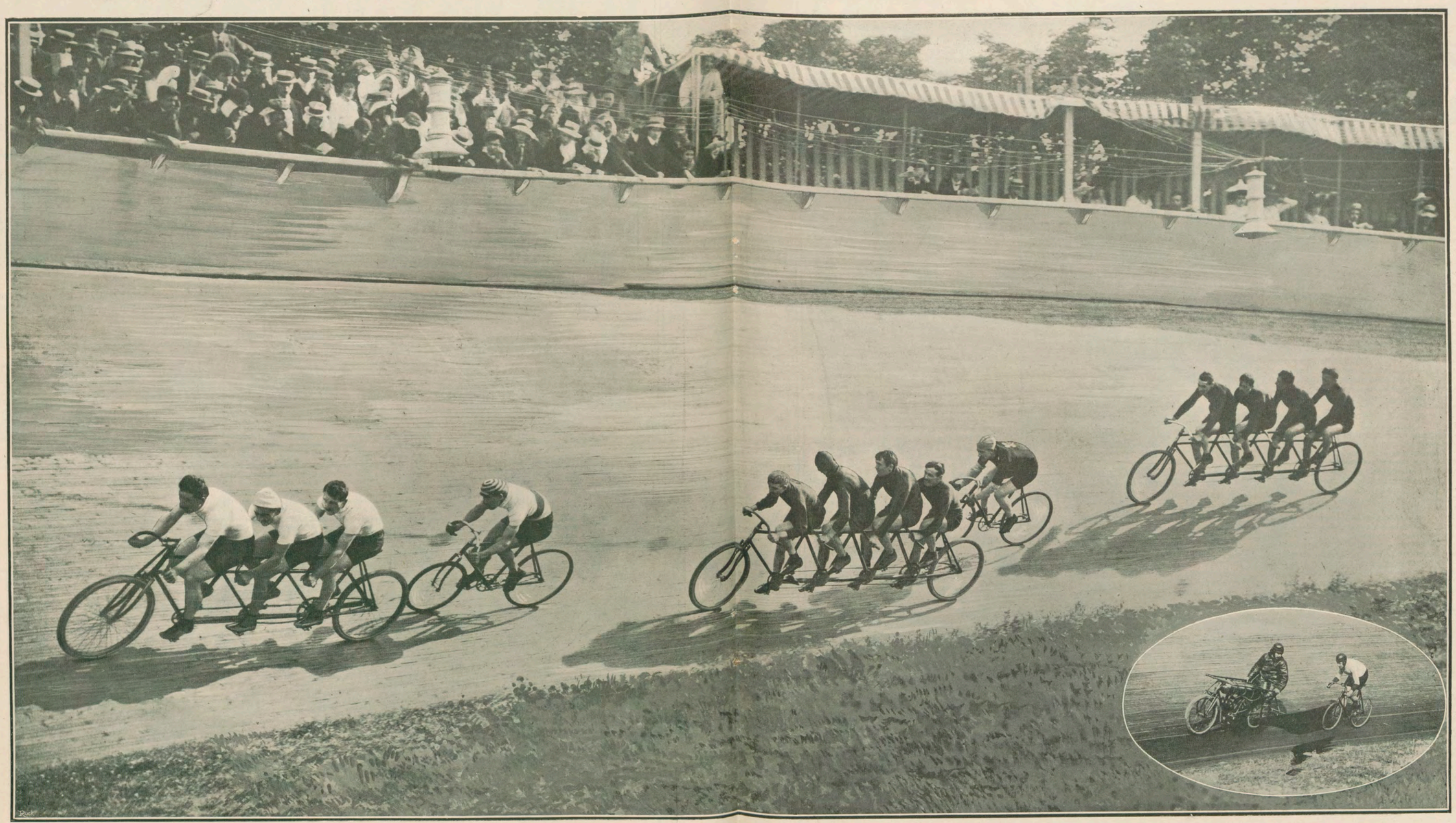


Les déshérités reçoivent leurs lettres et leur pièce de cent sous.

*Les déshérités devaient payer leurs soigneurs eux-mêmes et ne recevaient pour tout pécule que 5 francs par jour de l'*Auto.

La Vie au Grand Air

LA RENTRÉE DES MACHINES MULTIPLES



LE MATCH SEIGNEUR PASSERIEU AU VÉLODROME BUFFALO

A la suite des divers accidents qui viennent d'attrister l'Allemagne et la Belgique et dans lesquels non seulement des coureurs, mais encore des spectateurs trouvèrent une fin tragique, il était à craindre qu'une réaction se produisit contre l'entraînement par motocyclettes. Aussi, en prévision d'une interdiction toujours possible, les vélodromes parisiens songèrent-ils à faire renaître l'entraînement par machines multiples. Un essai a été tenté dimanche dernier au Vélodrome Buffalo par un match entre Passerieu et Seigneur. L'un des deux concurrents était entraîné par des triplettes, l'autre par des quadruplettes. Peu habitués à rouler ensemble, les hommes firent plutôt une exhibition qu'une course. mais le spectacle très animé des reprises d'entraîneurs, n'en a pas moins intéressé le public. Dans notre photographie. Passerieu est en tête. Dans le médaillon une reprise d'entraîneurs par Parent dans la course de l'heure.

LA CORDE EN ALPINISME (1)

(Suite et fin.)

L'auteur continue la série de ses conseils pratiques sur l'emploi de la corde et la façon de la porter

Descente à la corde.
Position de l'alpiniste pour la descente contre une muraille verticale. En bas, détail de la position de la corde entre les pieds, posés l'un sur l'autre.

On sait que M. Whymper prétend que si la corde avait été également tendue entre tous les alpinistes, lors de la première ascension du Cervin, ses malheureux amis n'auraient pas péri. Quand il faut marcher les uns près des autres, la corde ne peut être tendue. Aussi bien, celle qui se brisa au Cervin était une cordelette de rappel employée par mégarde. Le mieux est d'assurer la sécurité de la caravane en passant un bout de corde autour d'une saillie du roc et d'attendre que le guide-chef soit solidement installé avant de marcher à son tour. Le guide vous aidera en ramenant la corde à lui, et, quand vous aurez conquis une place solide, vous aiderez de la même façon le camarade qui vous suit. Attendez que ce dernier vous ait rejoint pour repartir et prévenez-le que vous êtes bien d'aplomb pour qu'il avance avec confiance. Avant de faire un pas, sentez, en tâtant la corde, si vous ne avez assez pour vous mouvoir et si elle ne vous arrêtera pas dans une position périlleuse. C'est un moyen lent, mais d'une sûreté presque absolue. Un seul avance à la fois, la corde n'est libre qu'entre celui qui marche et le suivant. Entre les autres, elle est soigneusement assujettie autour d'un bloc ou du moindre piton rocheux. Le frottement seul du chanvre arrête un poids assez lourd et, en tout cas, vous apporte une aide précieuse quand il faut retenir une chute sur la glace, il suffit souvent d'un léger heurt à la corde pour remettre contre la pente un homme qui chancelle. C'est à la descente que la corde devient indispensable. Le guide le plus fort — généralement le leader de la montée — reste à l'arrière. C'est un poste délicat qu'un alpiniste, désireux de s'affranchir des guides, ne devra prendre qu'après une longue expérience. Pendant la période d'entraînement, la place du ou des touristes est au centre de la cordée, entre deux professionnels. Le dernier est le suprême soutien de la caravane, le premier retrouve le chemin. Si l'on est sur la neige, la corde doit

Phot. Willmann.

Descente d'une crevasse à l'aide de la corde.
L'alpiniste resté le dernier sera obligé de faire un rappel de corde autour de son piolet fiché dans la neige.

être également tendue entre tous et l'ensemble de la marche générale doit être parfait. On descend, face au vide, en frappant du talon (la pointe du pied dressée) et en enfonçant la pique du piolet profondément devant soi. Sur le roc, il est bon de ne se mouvoir qu'un par un (voir n° 564). A la descente, le nœud d'attache change de place : le premier le laisse dans son dos s'il ne peut s'occuper de la corde, le second et le troisième (si l'on est quatre) gardent toujours le nœud sous l'aisselle gauche, le dernier l'amène sous son menton.

Il est souvent nécessaire d'exécuter un rappel de corde, soit que se trouvant tous dans une posture difficile, aucun membre de la caravane ne puisse apporter à l'autre, sans danger d'être entraîné, l'aide effective de la corde pour descendre une cheminée lisse, soit que les alpinistes s'étant mutuellement soutenus, aient franchi une plaque verticale de rochers en ne laissant au dernier guide que l'unique moyen de se laisser glisser pour les rejoindre. Dans le premier cas, tous doivent effectuer le rappel de corde, dans le second cas, le dernier guide seul l'exécute. C'est une opération qui exige une grande prudence. On accroche la corde autour d'une pointe de roc et on en laisse pendre les deux bouts dans le vide. On descend, ou par la force des bras, ou en appuyant ses pieds à plat sur le rocher, mais toujours en maintenant les deux morceaux de corde serrés l'un contre l'autre. Dans la première manière, les pieds doivent presser la corde, comme l'indique la gravure. Dans la seconde manière, s'il n'y a pas de bonnes prises pour les pieds, le corps doit former un angle assez large avec la muraille du mont. Ensuite, on tire sur un des bouts pour ramener la corde. Les montagnards intrépides se servent pareillement de la corde à la montée en la jetant pour l'accrocher, mais c'est un exercice difficile et périlleux. Lorsqu'on est parvenu à atteindre une saillie de pierre avec la boucle de la corde, il faut s'assurer de la fixité du chanvre en s'y suspendant à deux. Encore n'est-on pas sûr que la boucle ne tournera pas durant l'ascension. Mieux vaut avoir deux cordes, celle qui vous attache et une autre, plus fine, dite corde de rappel. La corde de rappel peut, en outre, servir :

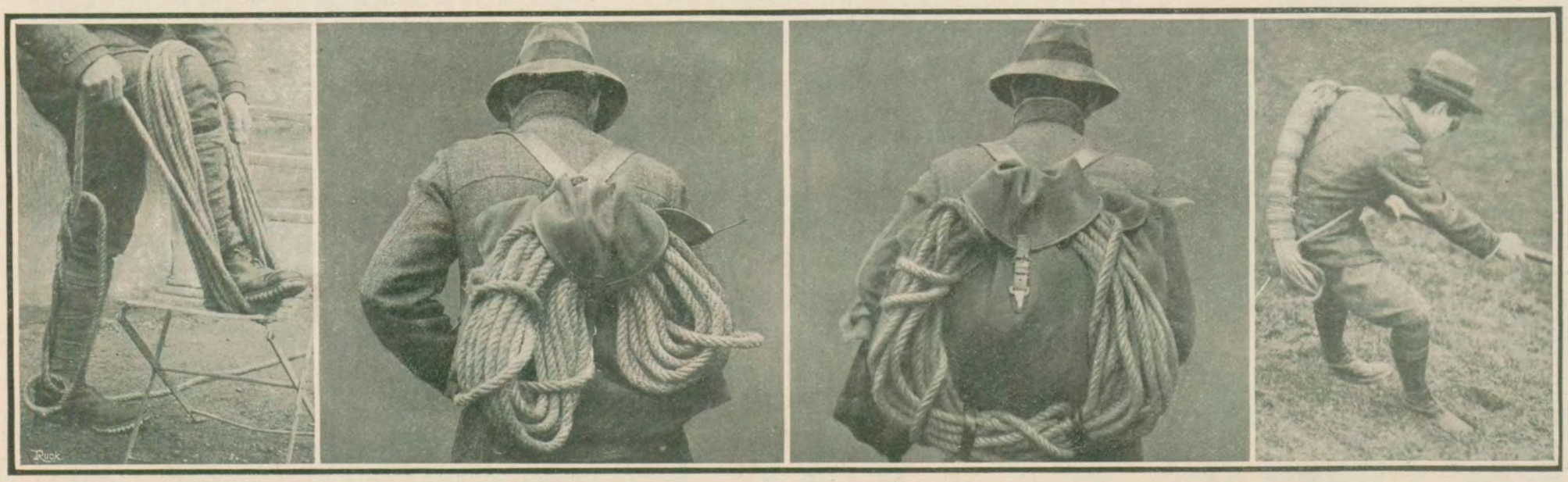
1° A remonter les sacs et les piolets qu'on est quelquefois obligé d'abandonner au bas d'une cheminée :

2° A dédoubler la caravane, si l'on est quatre, en cas de malaise d'un des membres. Enfin, lorsqu'elle est coincée, on peut l'abandonner ou la couper.

Après usage, la corde se replie autour du pied et du genou. On la roule encore en forme de boudin que l'on porte en bandoulière ou en natte. On l'accroche, soit en écheveau, sous la fourre du sac, soit autour du sac.

Les cordes tressées (et non tordues) sont infiniment plus souples. On prétend qu'elles s'usent avec plus de rapidité. Il suffit d'en changer après deux longues campagnes, si l'on a cette crainte. Aussi bien, les guides suisses l'emploient depuis trois ans, et je m'en suis toujours bien trouvé.

GEORGES CASELLA,
Membre du C. A. F. et du C. A. S.



Comment on porte la corde.

On enroule la corde en formant de larges boucles autour du pied et du genou.

Une bonne façon de porter la corde consiste à la disposer sur le sac en la maintenant au milieu.

Une meilleure encore est de la rouler tout autour du sac qui sert de support. Le tout forme un ensemble solide.

On la roule aussi en forme de boudin que l'on met en bandoulière.

(1) Voir le n° 564.

LE CHAMPIONNAT DE PARIS D'AVIRON

Les championnats de Paris ont été disputés dimanche à Courbevoie.— 1. L'équipe mixte Basse-Seine, Club Nautique de France gagnante du championnat à huit rameurs de pointe. — 2. Les quatre débutants de la Basse-Seine, gagnants de la Coupe Glandaz. — 3. Le C. N. F. gagnant du championnat à deux rameurs avec barreur. — 4. Plé, du Club Nautique de Paris, gagnant du championnat à un rameur junior

NOTRE NUMÉRO SPÉCIAL DE L'AVIATION

DANS huit jours commencera la *Grande Semaine d'Aviation de Champagne* qui va réunir dans la vaste plaine de Bétheny tout ce que le sport de l'aviation compte à l'heure actuelle d'étoiles. Trente-cinq concurrents sont engagés et bientôt, biplans, monoplans, de tous modèles et de toutes formes, vont sillonner les airs. Jamais semblable meeting n'aura encore réuni un lot de concurrents pareil à celui qui va se trouver assemblé dans l'immense plaine qui vit jadis défiler devant le tsar, en un jour inoubliable, notre belle armée française.

Cette semaine, qui restera une date dans l'histoire de l'aviation, la *Vie au Grand Air* ne pouvait la laisser passer sans lui consacrer, comme nous le fîmes pour toutes les grandes manifestations comme les Grands Prix de l'A. C. F., comme les Salons de l'Automobile, un *Numéro Spécial*. Ce numéro, qui portera la date du 21 Août, paraîtra à la veille de la Grande Semaine et il sera tout entier consacré à l'aviation.

Dans une vue d'études très documentées nous passerons en revue l'histoire de la conquête de l'air, depuis les premiers bonds d'Ader jusqu'au magnifique vol de Sommer qui constitue à l'heure actuelle le record du monde de durée, en passant par les performances des Santos-Dumont, des Delagrange, des Wright, des Latham et des Blériot.

Nous consacrerons un long article à la conduite des aéroplanes. Une série de photographies annotées permettra à nos lecteurs de se rendre compte comment s'effectue cette conduite, comment s'opèrent la montée, la descente, les virages, comment fonctionne le gauchissement, dans les principaux types connus. Cette description qui n'a encore été faite jusqu'ici d'une façon aussi complète et aussi claire dans aucun organe spécial fera comprendre à tous comment évoluent dans l'espace les oiseaux artificiels.

Nons reproduirons en outre, en grandes pages, les portraits de tous les maîtres de l'aviation, et nous donnerons en supplément un superbe hors texte en couleurs, reproduction d'une aquarelle de René Lelong, le délicat artiste, si goûté des lecteurs de la *Vie du Grand Air*, et représentant Blériot au-dessus de la mer, dans la traversée de la Manche.

Ce numéro exceptionnel, qui contiendra 28 pages en papier couché sous une couverture en couleurs dont nous donnons ici la reproduction, ne sera vendu qu'UN FRANC, Il sera adressé gratuitement à tous nos abonnés. Tous ceux qui s'intéressent à l'aviation, c'est-à-dire la France entière, tiendront à lire et à conserver ce magnifique album qui constituera un monument à la gloire de l'aviation.

Nous ne saurions donc trop conseiller à nos lecteurs de le retenir dès à présent chez leurs marchands de journaux,

Reproduction de la couverture en couleurs du Numéro spécial de l'aviation.

LE MEETING DE DEAUVILLE

La première semaine de Deauville — Les deux ans de l'écurie Le Marois.

Le meeting de Deauville a commencé à se dérouler, favorisé par un temps splendide.

Alexis a enlevé le Prix des Villas à Cortado et Biniou dans un style tout à fait remarquable. La place de Cortado devant Biniou semblerait indiquer que le vieux cheval n'a pas dans l'occasion couru tout à fait sa meilleure forme, mais le poulain de M. Fischof n'est point sur cette distance à dédaigner, et la désinvolture avec laquelle Alexis a pu leur rendre huit livres est assez significative. Très certainement, le poulain du prince Murat n'était pas lui-même le jour du Prix Monarque, et l'Alexis du Prix des Villas comme celui du Prix du Jockey-Club eût sans aucun doute précédé Cléranval et fini beaucoup plus près de Chulo.

Les trois ans ont remporté un nouveau succès sur leurs aînés dans le Prix Hocquart, où Lovelace a battu Lieutel à six livres pour l'âge. Il est très vraisemblable que le poulain du prince Murat, que son écurie a toujours tenu en bonne estime, a, sur une piste excellente, une distance tout à sa convenance et une course assez sévère, donné mieux qu'en toute autre occasion sa mesure. D'autre part, Gambaiseuil désavantagé de six livres vis-à-vis de Lieutel, a fini à une longueur et demie derrière lui, ce qui tendrait à faire croire que le poulain de M. Henriquet a couru malgré la distance sa forme ordinaire, celle qu'il avait montrée récemment à Saint-Cloud et à Chantilly. Si l'on admettait que Lieutel est redevenu complètement ce qu'il était l'an dernier, il faudrait en conclure que Lovelace a réalisé subitement de bien gros progrès. Le plus probable, est que Lieutel, comme Gambaiseuil, ont toujours été cette année en déclinant, et cette hypothèse diminue un peu Duc d'Albe; d'autre part, sans déprécier Chulo, elle rend sa performance de Vichy plus normale et plus vraisemblable. La désinvolture avec laquelle Sea Sick a battu Lovelace dans le Prix de Longchamps paraît confirmer cette opinion. Le fils d'Elf a dominé de bout en bout, comme il devait le faire d'adadversaires qui n'étaient pas de sa classe, et a gagné dans un excellent style.

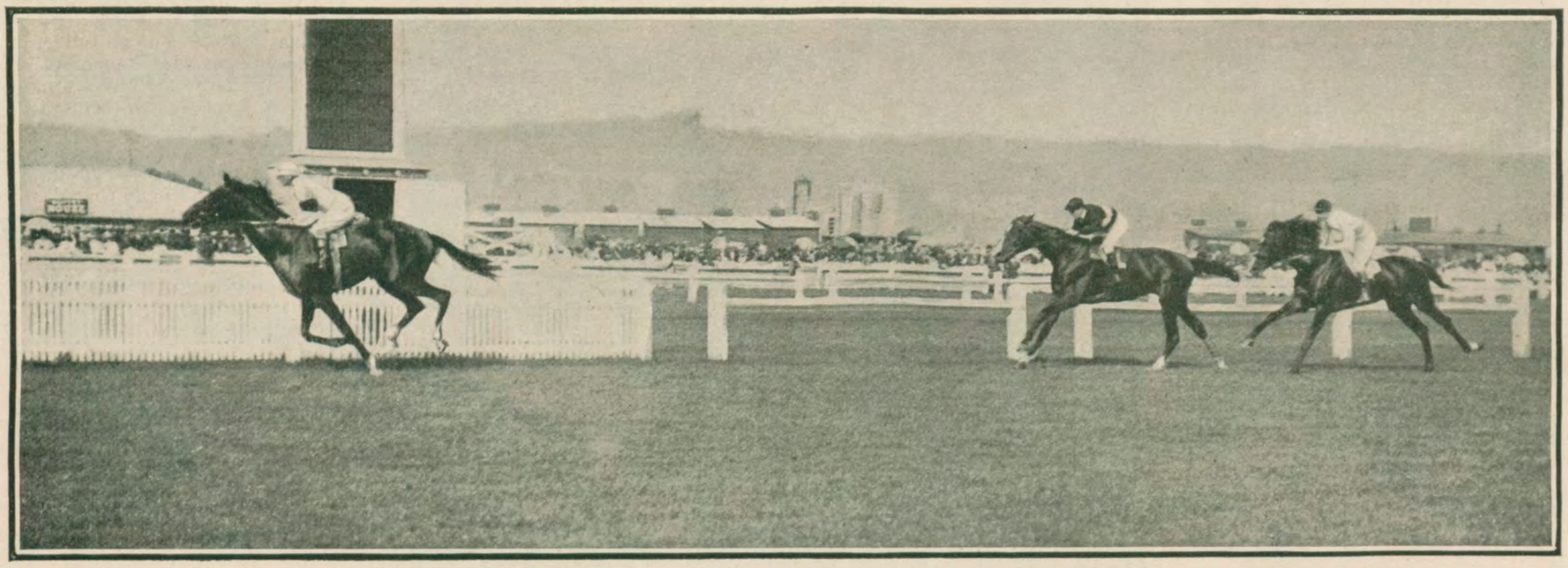
Le programme de Deauville comporte deux épreuves importantes pour deux ans, mais elles sont l'une et l'autre réservées pour la dernière semaine. Provisoirement, nous avons eu le Prix de Villers gagné par Messidor III, le Prix de Honfleur gagné par Urgulosa et le Prix Yacovlef qu'a magistralement enlevé Uriel. Messidor III, sensiblement inférieur à Reinhard, et Uloc qui a battu assez péniblement un lot de second ordre, sont assez loin des poulains de tête, mais il est en différemment d'Urgulosa qui a gagné à Deauville comme elle avait gagné à Caen, avec une facilité remarquable, on a l'impression qu'elle a réalisé quelques progrès depuis ses excellents débuts derrière Marsa à Maisons-Laffitte.

Elle donne une assez haute idée de son compagnon d'écurie Uriel qui lui est, dit-on, supérieur. Ce fils de Macdonald et de la mère de Phœnix achève de mettre en vedette le jeune étalon de M. Caillault, dont les premiers produits La Rivièra, Olida et Juliette IV, avaient produit déjà bonne impression. Une victoire remportée sur des débutants est par elle-même assez peu significative, mais bien des choses s'accordent pour donner à celle-ci une importance particulière : son extrême facilité tout d'abord, et la très bonne réputation des inédits qu'il a battus. Et Just notamment, un beau poulain de Saint Freizanée et Justildo était annoncé comme un crack et il en avait toute l'apparence. La rencontre de Uriel avec un des représentants de l'écurie Edmond Blanc, Ekindras, Marsa ou Assaouan, offrira un intérêt de tout premier ordre.

STUART.

Le Prix d'Houlgate (4.000 francs, 1.000 mètres).

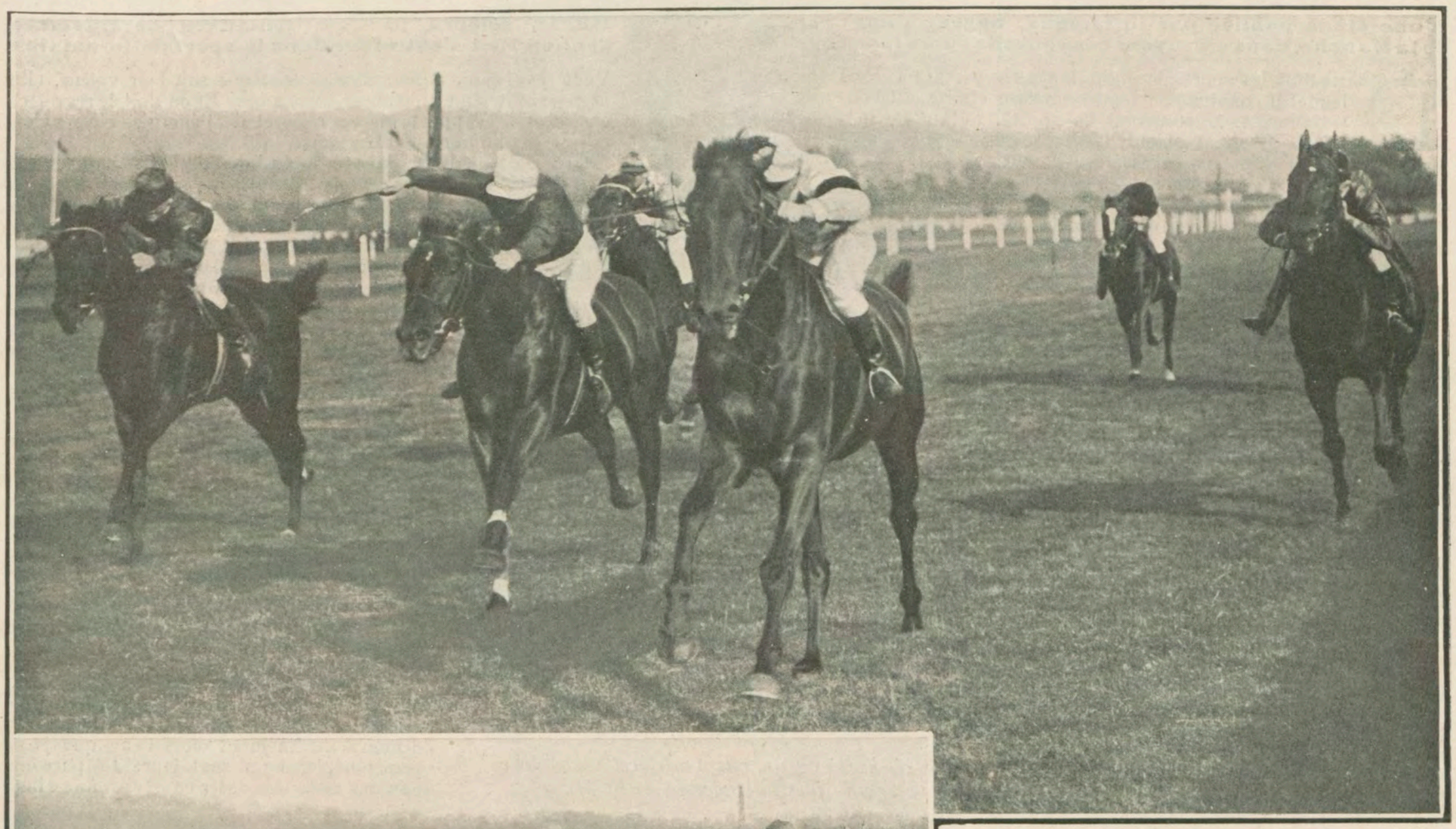
Boadicée, à M. Deutsch de la Meurthe (Ch. Childs), que sa place derrière Urgulosa désignait a remporté facilement le Prix d'Houlgate devant Imperator III.

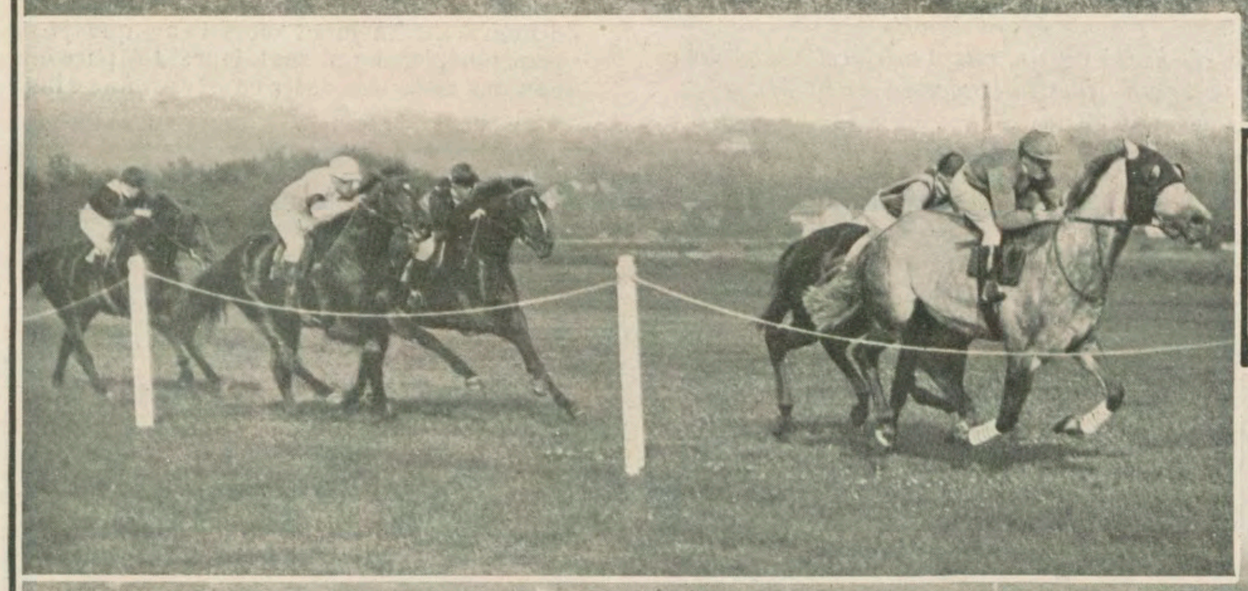


Le Prix de Longchamps (40.000 francs, 3.400 mètres). — Le premier passage.

Sea Sick, précieusement réservé pour cette circonstance, n'a eu aucune peine à remporter le Prix de Longchamps. Il a pris un simple galop d'essai devant ses trois adversaires, Lovelace, Aveu et Hérisson qui ont terminé dans cet ordre.

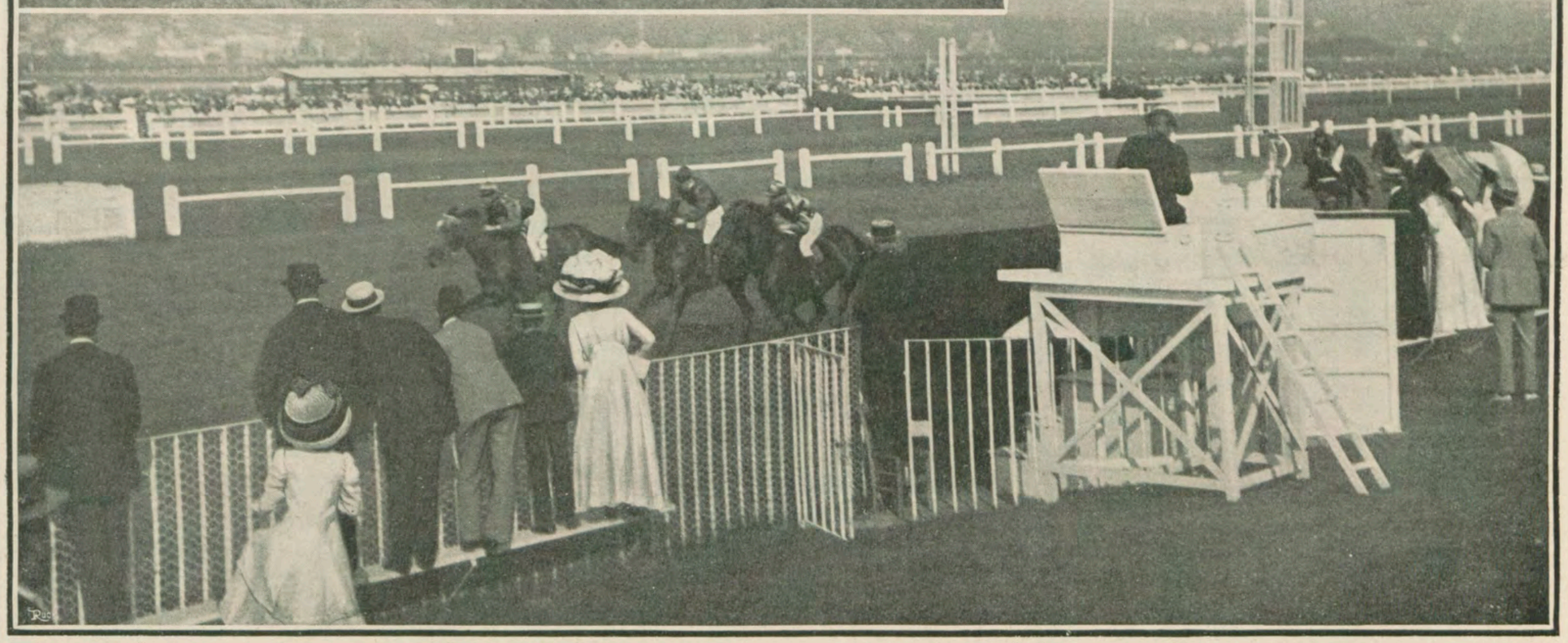
LE MEETING DE DEAUVILLE





Le Prix de Villers (5.000 francs 1.000 mètres.) A la distance.

Messidor III, un fils d'Ex Voto, à M. Vanderbilt, amené sur la fin par O'Neil, a gagné de peu, mais nettement sur Charmeil, qui a résisté à un bon effort de Petropolis III.



Le Prix Hocquart (20.000 francs, 3.000 mètres). Dans la ligne opposée.

Roi Hérode a mené. En face, Lovelace est venu se placer à côté de lui. Dans la ligne droite le poulain du prince Murat attaquait Roi Hérode et s'en rendait maître.

Le Prix du Coteau (5.000 francs, 1.200 mètres). L'arrivée.

Très disputé, le Prix du Coteau s'est terminé par la victoire d'Ulm. Le poulain du comte Le Marois a résisté à la fin à une bonne attaque de Manitou qui a fini à une encolure.

CONSEILS POUR LA NATATION

Par JAPPY

D'une étude publiée par le fameux nageur Jappy de la Manche, nous extrayons ces conseils sur la façon dont on doit s'entraîner dans le sport de la natation

DANS tous les sports, le point le plus important et vers lequel il convient de tendre tous ses efforts est l'entraînement. Mais autant de sports, autant de méthodes d'entraînement. Les principes sont à peu près les mêmes dans tous, mais dans la natation plus que dans aucun autre, il y a beaucoup de particularités à observer.

Alors que pour les autres exercices physiques les athlètes doivent s'efforcer de se délivrer de tout poids superflu, pour la natation il est nuisible de se dépouiller de cet excès de graisse.

Les muscles doivent être longs, flexibles et souples. Le souffle doit être puissant. Telles sont les principales qualités qui font les bons nageurs.

Pour arriver à un bon résultat, il faut travailler d'une façon suivie et régulière et suivre un régime méthodique qui doit être toujours observé avec conscience. J'ajoute, d'ailleurs, que bien souvent cette contrainte est terriblement ennuyeuse et qu'il faut un grand courage, une belle énergie, pour ne pas envoyer tout ce règlement au diable.

Le nageur doit veiller à ne pas perdre de son poids. C'est son tissu adipeux qui le maintiendra à l'abri du froid et qui lui permettra de fendre l'eau avec une grande aisance. La graisse est le meilleur protecteur pour les longues immersions.

C'est pourquoi, je crois, les femmes ne parviendront jamais à égaler les performances des champions. Leurs os sont bien plus légers que ceux des hommes, ils sont généralement entourés de bien moins de chair que les nôtres.

Jappy Wolffe

Le célèbre nageur, qui tente cette semaine encore une fois la traversée de la Manche.

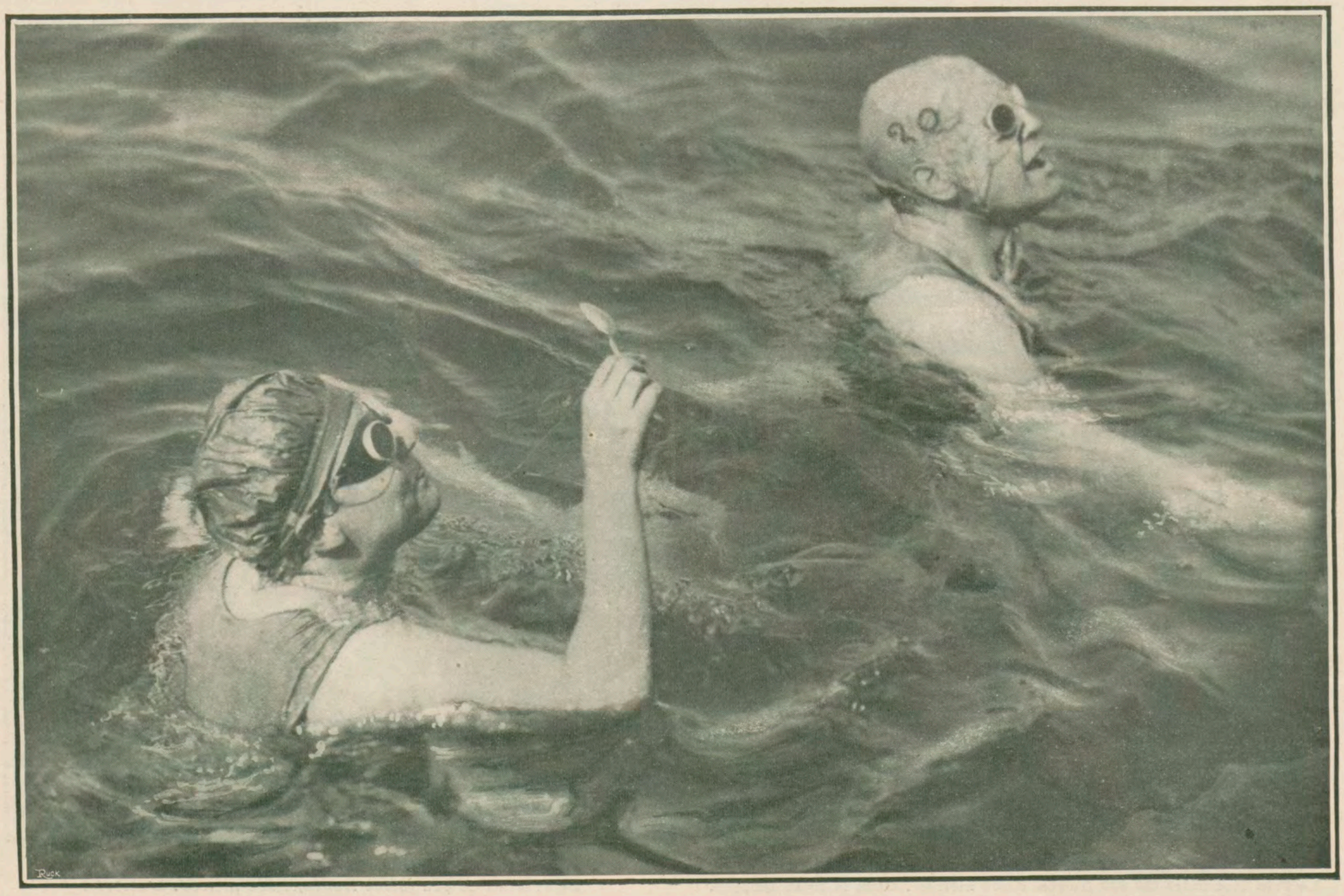
Voilà pourquoi, à mon avis, quelle que soit leur valeur, elles ne pourront jamais rivaliser avec nous. Et on doit le regretter, car sous le rapport du courage et de l'énergie, elles valent mieux que nombre d'entre nous.

Grâce à la nature, j'ai été doté d'un ample tissu adipeux et je puis dire que je n'ai point de peau, mais du cuir. Ma chair peut être comparée à celle d'un dogue Aussi. suis-je capable de résister aux plus fortes intempéries, et Dieu sait si nous sommes à leur merci dans l'onde salée! Les plus grands froids ne sauraient avoir raison de moi lorsque je nage, et c'est à cette qualité physique, que je dois d'avoir presque atteint plusieurs fois le rivage français, dans mes tentatives de traversée de la Manche. Il est vrai que je n'ai pas été plus avancé pour cela, puisque je me suis vu dans l'obligation d'abandonner.

Espérons qu'il n'en sera pas toujours ainsi et que je finirai par réussir.

Pour m'entraîner, je tiens avant tout à travailler mes muscles. Je n'ai encore rien trouvé de meilleur que l'instrument appelé le «Jappy Grip Exerciser ». On lui a donné mon nom, car je ne puis me servir d'autre. Je prétends qu'il est le seul capable de mettre ma musculature absolument en état et de lui faire rendre tout ce qu'elle peut. Chaque jour, il convient de travailler longuement, lentement et d'une façon réfléchie.

Mais à cela ne se borne point tout le travail. Je fais également de la marche. Bien entendu, tous ces exercices sont en dehors de mon entraînement dans l'eau que je ne saurais négliger un seul jour. Je parcours donc des distances assez courtes à une allure



Miss Kellermann à l'entraînement.

De l'avis de Wolffe, les femmes ne parviendront jamais à égaler en natation les performances des hommes. Miss Kellermann, les sœurs Robert et quelques autres ne sont, d'après lui, que des exceptions qui confirment la règle.

rapide, afin d'entretenir les muscles qui commandent à la vigueur et à la rapidité des mouvements.

Quelques-uns de mes camarades conseillent l'emploi des haltères, je leur préfère les massues et particulièrement les mouvements recommandés par le recordman du monde Tom Burrows.

Mais revenons à la marche telle que je la pratique : chaque jour, je parcours deux milles à une allure vive. De temps en temps, je fais un sprint. Je prends un bain chaud et je me fais masser fréquemment avec une bonne embrocation. De cette façon, mes muscles deviennent aussi souples et aussi dociles que je puis l'espérer.

Le massage est le même que pour le boxeur ou le coureur à pied, les muscles et les tendons doivent être frottés, frictionnés, frappés de façon à éviter l'engourdissement. Surtout, ne faites pas de bicyclette, ce sport raidit les jointures des jambes et en durcit les muscles. De plus, il empêche le développement de la poitrine. Pour les mêmes raisons, n'abusez pas de l'aviron qui ne vaut rien pour les jambes.

Lorsque vous vous engagez dans une épreuve, vous devez commencer votre entraînement trois mois au moins avant la course. Vous commencez à nager sur une petite distance, augmentant graduellement chaque jour, jusqu'à ce que vous arriviez à couvrir le parcours entier. Je considère qu'il est mauvais d'essayer quotidiennement de battre le temps de la veille ; à mon avis, cette coutume contribue à agacer et à troubler un homme, partant à le mettre dans de mauvaises dispositions. De même, il est mauvais de tenter d'augmenter sa vitesse à mesure que l'on avance.

La meilleure chose, à mon avis, est de nager à la même allure d'un bout à l'autre du parcours. Sprinter, comme le fait le pédestrian, est une pratique qui ne doit pas être observée dans la natation.

Contentez-vous de soutenir un train soutenu et de modifier votre allure pendant une minute à peine après une nage de huit ou dix lieues. C'est ainsi que je suis parvenu à devenir un véritable nageur lorsque je faisais mon service aux Highlanders de Glascow et aux London Scottish.

Il est indubitable que la musique constitue un merveilleux stimulant pendant que vous nagez. Quelle que soit votre fatigue, vous ne la sentirez pas si vous entendez jouer un air. C'est pourquoi, chaque fois que j'accomplis un long parcours, je me fais accompagner dans une barque par le musicien Major Nicholl, qui me charme pendant la route. Il me comprend parfaitement, saisit à merveille mes sentiments, et sait quels sont les airs qu'il doit me jouer. Grâce à cet excitant, je peux nager sans grande fatigue pendant trente à trente-deux milles. Le Major Nicholl me joue de la cornemuse, mais quel que soit l'instrument, j'engage fortement mes camarades à suivre mes conseils. Cela n'a l'air de rien, je parais futile, seuls les nageurs comprendront l'importance de ma recommandation.

Holbein à l'entraînement.

Wolffe préconise pour le nageur la marche à pied, mais il défend la bicyclette, que pratique, au contraire Holbein.

Mais passons... Que vous employiez de la musique ou non, vous devez avant tout veiller à la régularité de votre allure, à la puissance de votre nage, à votre vitesse. Lorsque vous vous préparez à une épreuve, vous devez vous mettre à l'eau deux fois par jour : la moitié du parcours doit être couverte le matin, le parcours complet l'après-midi. N'excédez jamais la distance pour laquelle vous vous entraînez, si vous ne voulez pas être victime d'une crampe.

Le meilleur est de recourir aux services d'un entraîneur. Ne vous imaginez pas, sous prétexte que vous avez appris vous-même à nager, que vous êtes capable de doser votre travail et de comprendre ce qui vous convient lorsqu vous vous préparez à une épreuve. Votre entreaîneur sera meilleur juge que vous. Il saura discerner le travail auquel vous devez vous soumettre. Il pourra estimer les signes de défaillance avant que vous les sentiez vous-même.

Je me permettrai de rendre ici un hommage au professeur Walter Brickett, mon entraîneur, grâce auquel j'ai pu remporter la plupart de mes succès.

Le régime du nageur n'est pas aussi important que celui des autres athlètes. En ce qui me concerne, je n'ai jamais de ma vie goûté aux boissons alcoolisées et je prétends qu'il est mauvais de se livrer à ces toxiques. Quelques nageurs prétendent qu'il est bon de boire de la bière, du Xérès, du Porto avec des œufs. Je ne sais si le résultat est aussi excellent qu'ils le prétendent. Je n'ai jamais voulu suivre leur exemple. J'ai toujours banni les spiritueux. Je ne dirais point de mal de la cigarette, mais il ne faut pas en abuser.

Je mange peu, je prends de la viande et des légumes. Je ne crains pas les œufs, le poisson, le pudding, le poulet, les biscuits et je m'en trouve bien. Mais je ne voudrais pas qu'on puisse s'imaginer que c'est là le régime de tous les nageurs. C'est le mien, il peut être pernicieux pour un autre.

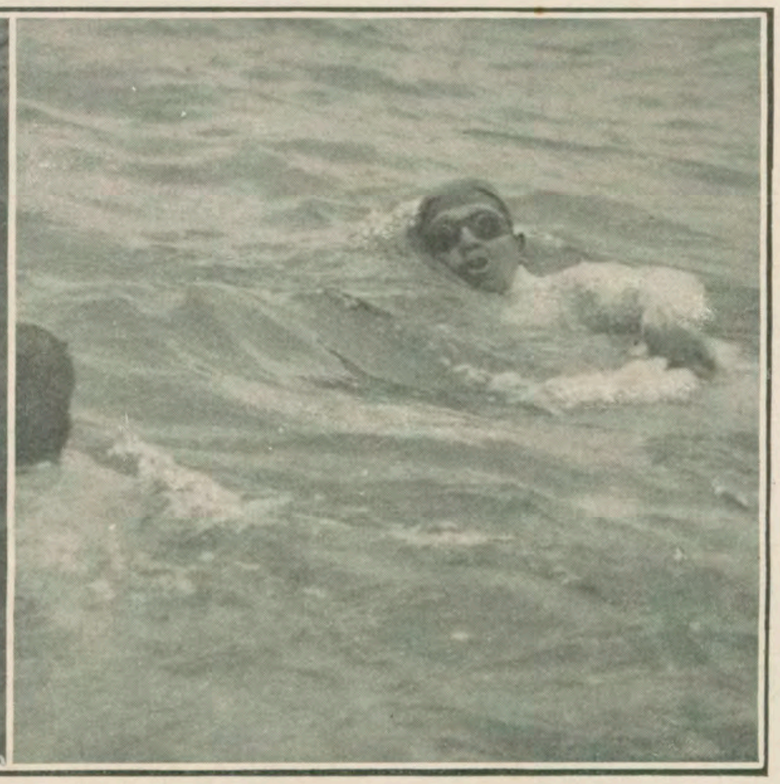
Les athlètes maigres et légers doivent prendre beaucoup de nourriture pour tâcher d'engraisser.

Pour les courses de longue distance, le régime est le même en ce qui concerne mon entraînement. Ce que je redoute le plus, c'est le froid et la fatigue provoqués par une longue immersion. Pour en triompher, je m'exerce dans la Manche et je m'entraîne les poumons et les muscles en faisant de longues promenades à travers les rochers du voisinage.

JAPPY WOLFFE.

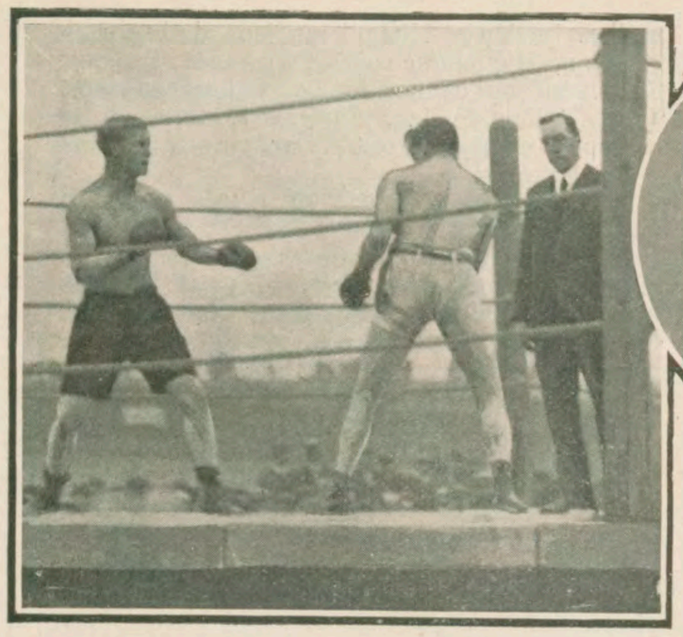
Wolffe dans les 6 heures.

En 1907, Il prit part à une course de 6 heures qui se disputa à Joinville. Il fut cinquième avec 13 kilomètres. La course fut gagnée par Paulus avec 15 kilom. 120.



Wolffe quittant Douvres.

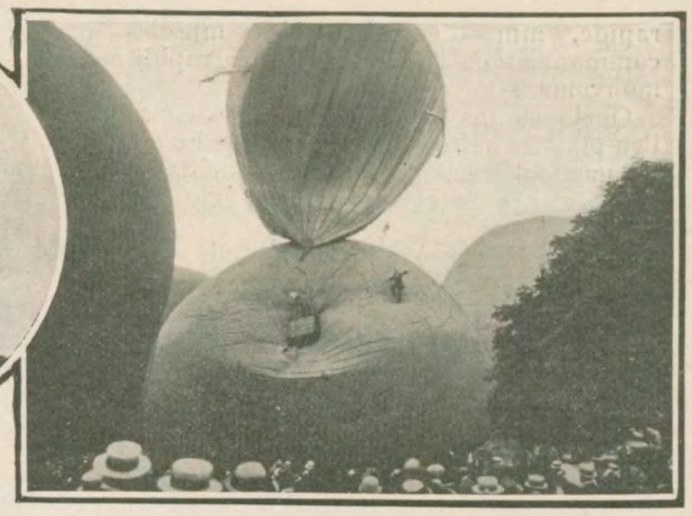
Le courageux nageur anglais, très endurant, mais pas assez vite, a tenté plusieurs fois la traversée de la Manche.



Le boxeur anglais Jimmy Summers bat à Londres le boxeur américain Jimmy Britt par knock-out, au 10e round, prenant sa revanche d'une défaite douteuse.

M. Surcouf, le bien connu constructeur de ballons dirigeables, qui vient de recevoir la croix de la Légion d'honneur.

M. Fordyce, qui fut nu des premiers à faire connaître les frères Wright en France et qui vient de recevoir la Légion d'honneur.



Accident de ballons libres à Bruxelles. Un ballon vient de tomber, mais, heureusement pour l'aéronaute, c'est sur un autre ballon encore incomplètement gonflé. Les aéronautes faillirent être asphyxiés.

M. Mac Namara, de Melbourne, qui a remporté le Championnat de ball kicking avec une distance de 84 mètres.

M. Georges Dupuy, l'inlassable globe-trotter, qui vient de publier « Heures du Grand Nord ».

L'hydraucycle permet à l'aide d'une combinaison de châssis et de flotteurs d'aller en vélo sur l'eau.

L'athlétisme dans l'armée anglaise. L'académie royale militaire franchissant des cordes dans une course d'obstacles. C'est un sport des plus difficiles et des plus intéressants.

Principaux résultats sportifs du 2 au 8 août

AÉRONAUTIQUE

SAMEDI 7 AOUT. — Camp de Châlons. — Roger Sommer, sur biplan Farman, vole 2 h. 27 m. 15 s, battant ainsi le record du monde.

ATHLÉTISME

DIMANCHE 8 AOUT. — Fronton Bineau. — Blink Mac Closkey se casse le poignet en combattant Lacroix.

DIMANCHE 8 AOUT. — Ivry. — *Le Championnat du monde de joutes à la lance.* — Finales des catégories. — Poids moyens : 1. Rouillon; 2. Gustave Mézière; 3. Roll.

Poids lourds : 1. Pierre Mézière; 2. Galli; 3. Aubertin. —Finale du Championnat : 1. Pierre Mézière; 2. Rouillon; 3. Galli.

CYCLISME

JEUDI 5 AOUT. — Vélodrome Buffalo. — *Course scratch* (1.000 mètres). — Finale : 1. Poulain; 2. Hourlier; 3. Delage.

Match Rutt-Dupré. — 1re manche : 1. Rutt; 2. Dupré, à une demi-longueur; 2e manche : 1. Rutt; 2. Dupré à une demi-longueur.

Course d'Encouragement (3.000 mètres) : 1. Le Doc; 2. Bouma; 3. Thémar.

Course de demi-fond (50 kilomètres derrière grosses motocyclettes) : 1. Simar; 2. Parent à un tour; 3. Wiley, à quatre tours.

Course de tandems. — Finale : 1. Dupré-Delage; 2. Hourlier-Rutt; 3. Martin-Ludovic.

DIMANCHE 8 AOUT. — Vélodrome Buffalo. — *Course scratch* (1.000 mètres). — Finale : 1. Delage; 2. Devoissoux; 3. Schilling Temps, 1 m. 1 s. 1/5.

Prix d'Encouragement (3.000 mètres) : 1. Bouma; 2. Pomier; 3. Benyon. Temps, 4 m. 11 s. 2/5.

Course de primes (6.000 mètres) : 1. Hommey; 2. Wirth; 3. Costet. Temps, 8 m. 33 s.

Match derrière machines multiples. — Classement : 1. Seigneur, 24 m. 35 s. 3/5; 2. Passerieu, 24 m. 55 s.

Une heure derrière grosses motos : 1. Parent, couvrant 60 kilom. 524; 2. Walthour, couvrant 60 kilom. 200; 3. Sérès, tombé.

HIPPISME

LUNDI 2 AOUT. — Caen. — *Grand Saint-Léger de France* (Prix du Gouvernement et de la Société d'Encouragement. 3.000 mètres. 15.000 francs et en outre 1.000 francs à l'éleveur) : 1. Hérouval, à M. Auguste Merle (O'Connor); 2. Rebelle, à une longueur; 3. Chamœrops, à trois longueurs. P. M. : gag., 12 francs.

Prix de Neustrie (2.200 mètres, 1.000 francs) : 1. La Nocle, au baron Gourgaud (Ch. Childs) : 2. Amalécite, à deux longueurs et demie; 3. Cornstalk, à une encolure. P. M. : gag., 23 fr. 50; pl., 8 francs, 6 fr. 50.

MARDI 3 AOUT. — Vichy. — *Prix des Rêves d'Or* (1.000 mètres, 25.000 francs) : 1. Reinhart, à M. W.-K. Vanderbilt (O'Neil); 2. Gyrca, à une courte tête; 3. Oh Là! Là! à une tête. P. M. : gag., 24 fr. 50; pl., 9 fr. 50, 10 francs, 12 francs.

MERCREDI 4 AOUT. — Deauville. — *Prix des Villas* (2.000 mètres, 20.000 francs) : 1. Alexis, au prince Murat (J. Childs); 2. Cortado, à trois longueurs; 3. Biniou, à trois longueurs. P. M. : gag., 45 francs; pl., 22 francs, 28 francs.

Prix de Pont-l'Evêque (2.600 mètres, 15.000 francs) : 1. Dona Sol, à M. Grenouillet (G. Clout); 2. Alaciel, à une longueur et demie; 3. Pernambouc, à une longueur. P. M. : gag, 79 fr. 50; pl., 24 fr. 50, 18 fr. 50, 37 francs.

VENDREDI 6 AOUT. — Deauville. — *Prix Hocquart* (3.000 mètres, 20.000 francs) : 1. Lovelace, au prince Murat (J. Childs); 2. Lieutel, à une longueur; 3. Roi Hérode, à une encolure. P. M. : gag., 80 fr. 50; pl., 29 francs, 16 fr. 50.

DIMANCHE 8 AOUT. — Deauville. — *Prix de Longchamps* (3.400 mètres, 40.000 francs) : 1. Sea Sick, à M. W.-K. Vanderbilt (Bellhouse); 2. Lovelace, à six longueurs; 3. Aveu, à deux longueurs. P. M. : gag., 14 fr. 50; pl. 11 fr. 50, 13 fr. 50.

Prix de Victot (2.000 mètres, 10.000 francs) : 1. Vincent, à M. J. Lieux (Ch. Hobbs); 2. Cortado, à une longueur; 3. Proclès, à deux longueurs et demie. P. M. : gag., 85 fr. 50; pl., 23 fr. 50, 15 francs.

Notre publication *FERMES & CHATEAUX*

La multiplicité des events, que l'actualité impose au premier plan, ne permet pas à la *Vie au Grand Air* de s'occuper de certains sports, qui ont cependant des adeptes fervents. Nous recommandons donc à ceux de nos lecteurs qui s'intéressent aux sports suivants : *Hippisme. — Golf. — Tir au pistolet. — Chasse à tir. — Pêche. — Polo. — Tir aux pigeons. — Chasse à courre. — Alpinisme. — Yachting. — Coaching*, notre publication : FERMES ET CHATEAUX, qui paraît le 1er de chaque mois et qui suit toutes les manifestations relatives à ces sports, toutes les questions relatives aux chevaux et aux chiens, et tout ce qui concerne la vie à la campagne. Spécimen envoyé franco contre 0 fr. 25.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.